TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 maja 1935 r. | NR. 14

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. **204.415** — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

†

Dnia 12 maja o godz. 2045 zasnął w Panu

JÓZEF PIŁSUDSKI

PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI

Żałobna odezwa Prezesów Izb Przemysł.-Handlowych

„Marszałek Józef Piłsudski odszedł od nas.

A odchodząc, przekazuje dalszą budowę stworzonego przez siebie Państwa Polskiego całemu Narodowi.

Pomni, że samorząd gospodarczy stał się budowy tej istotnym składnikiem wierni orędziu Pana Prezydenta Rzplitej i w zrozumieniu odpowiedzialności przed przyszłemi pokoleniami, jaka spada na każdego obywatela w chwili zgonu Budowniczego Państwa Polskiego, uroczyście ślubujemy, że wytężymy wszystkie siły w pracy naszej, aby stać się godnymi otrzymanego z Jego ofiarnego życia dziedzictwa.

W tej doniosłej chwili dziejowej wzywamy reprezentowane przez nas sfery gospodarcze do wytrwałej, a spokojnej pracy.

Niechaj jej wiecznie przyświeca niezatarty obraz Marszałka Józefa Piłsudskiego, Wskrzesiciela Państwa Polskiego — Jego cnót i ofiar dla Odrodzonej Ojczyzny".

Prezesi Izb Przemysłowo-Handlowych

Uroczyste Zebranie Żałobne Prezesów Izb Przemysłowo-Handlowych

Prezesi Izb Przemysłowo - Handlowych w wyniku odbytego w dniu 14 maja Uroczystego Zebrania Żałobnego ku uczczeniu pamięci śp. Marszałka Piłsudskiego wystosowali następujące depesze do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, Pani Marszałkowej Aleksandry Piłsudskiej, Prezesa Rady Ministrów i Ministra Przemysłu i Handlu:

„Prof. Ignacy Mościcki, Prezydent Rzeczypospolitej, Warszawa — Zamek. Zebrani na uroczystem posiedzeniu żałobnem Prezesi wszystkich Izb Przemysłowo - Handlowych składają na ręce Pana Prezydenta hołd pamięci Wielkiego Budowniczego Odrodzonego Państwa Polskiego oraz dają wyraz najgłębszej żałobie, jaka okrywa cały przemysł i handel Polski. Świadomi historycznej odpowiedzialności pragniemy, Panie Prezydencie, współdziałać całym naszym wysiłkiem w pracy nad dalszą budową naszej Ojczyzny. Prezesi Izb Przemysłowo-Handlowych".

*

„Pani Aleksandra Piłsudska, Warszawa — Belweder. W dniach żałoby narodowej po stracie Wielkiego Wskrzesiciela i Budowniczego Państwa Polskiego łączymy się z Czcigodną Panią w powszechnym wielkim bólu i składamy Jej wyrazy najgłębszej czci. Prezesi Izb Przemysłowo Handlowych".

*

„Prezes Rady Ministrów Walery Sławek — Warszawa. Prezesi wszystkich Izb Przemysłowo - Handlowych, zebrani na uroczystem posiedzeniu żałobnem, składają na ręce Pana Premjera hołd pamięci Pierwszego Marszałka Polski, Twórcy Państwa i Przewodnika Narodu, którego ideały i czyny pozostają niezłomnym drogowskazem dla każdego Polaka. W tej ciężkiej dla Państwa i Narodu chwili pragniemy, pod światłem i patrjotycznem kierownictwem Rządu Pana Premjera, mocno stać na straży dalszego niezamąconego rozwoju życia gospodarczego naszej Ojczyzny. Prezesi Izb Przemysłowo - Handlowych".

*

„Minister Przemysłu i Handlu Henryk Floyar - Rajchman — Warszawa. Związek Izb Przemysłowo - Handlowych R. P., zgromadzony na uroczystem posiedzeniu Prezesów Izb, w zrozumieniu konieczności zachowania pełnej powagi i spokoju w tragicznej chwili zgonu Wielkiego Budowniczego Polski, wyraża niezłomną wolę wytężenia wszelkich sił na polu pracy gospodarczej, aby wzmacniać i utrwalać fundamenty Państwa Polskiego. Prezesi Izb Przemysłowo-Handlowych".

*

W dalszym ciągu zebrania ustalono formy udziału Izb Przemysłowo - Handlowych w żałobie narodowej. Uchwalono, iż przedstawiciele wszystkich Izb Przemysłowo - Handlowych wezmą udział w uroczystościach pogrzebowych w Warszawie i Krakowie.

Ustalono, iż urzędnicy Biur Izb wezmą udział w żałobie narodowej w formie przyjętej przez urzędników instytucyj państwowych. Ponadto uchwalono, iż wszystkie Izby Przemysłowo - Handlowe odbędą w najbliższym czasie Nadzwyczajne Plenarne Zebrania poświęcone uczczeniu pamięci śp. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Po zakończeniu zebrania Prezesi Izb udali się osobiście do Pana Ministra Przemysłu i Handlu celem złożenia Mu kondolencyj, oraz wpisali się do księgi kondolencyjnej w Pałacu Belwederskim.

Izbę naszą podczas tych uroczystych manifestacyj żałoby reprezentował Prezes p. Stanisław Tor.

Hołd żałobny śp. Marszałkowi Piłsudskiemu ze strony sfer gosgodarczych Okręgu Izby

W dniu 15 bm. Prezes Izby p. Stanisław Tor rozesłał do Wiceprezesów i Radców Izby oraz Prezesów organizacyj gospodarczych w okręgu Izby pismo treści następującej:

„W żałobnym hołdzie, jaki Polska składa pamięci swojego Wskrzesiciela, śp. Marszałka Piłsudskiego łączą się wszystkie warstwy społeczne w serdecznym bólu.

Sfery gospodarcze, reprezentowane przez Prezesów Izb Przemysłowo - Handlowych, na posiedzeniu, które odbyło się dnia 14 bm. w Warszawie, postanowiły w sposób uroczysty zamanifestować

swój szczery udział w ogólnej żałobie narodowej. W tym celu zwołują wszystkie Izby w najkrótszym czasie nadzwyczajne plenarne zebrania.

Ze względu na wyznaczenie zebrania plenarnego naszej Izby na dzień 23 bm., nastąpi uczczenie pamięci Wielkiego Zmarłego na temże zebraniu.

Byłoby godnem tragicznej chwili, jaką Polska przeżywa, aby Wielce Szanowny Pan Radca zechciał na terenie swej bezpośredniej działalności i wpływów powziąć inicjatywę w zorganizowaniu manifestacyj żałobnych w postaci przemówień do pracowników przedsiębiorstw o wiekopomnych pracach śp. Marszałka i jego ofiarnem życiu, złożonem na ołtarzu wolności Narodu i potęgi Państwa, z równoczesnem wezwaniem słuchaczy do skupienia się w jednominutowej ciszy".

Wobec zgonu Pierwszego Marszałka Polski śp. Józefa Piłsudskiego Związek Fabrykantów wysłał w dniu 13 maja do Panów Wojewodów Poznańskiego, Pomorskiego, oraz do Pana Starosty w Bydgoszczy telegramy następującej treści:

„Do głębi dotknięci zgonem Pierwszego Marszałka Polski śp. Józefa Piłsudskiego, Pierwszego Obywatela i Wodza Narodu, składamy w imieniu Związku Fabrykantów w Bydgoszczy wyrazy niewysłowionego bólu i żalu".

(—) Dr. Kasperowicz, prezes — *(—) Palicki,* dyrektor

Wystawianie t. zw. czystych konosamentów wzamian za rewersy

II

W rozdziale XXVIII kodeksu karnego wymienione są przestępstwa przeciw dokumentom. Rozpatrując je kolejno widzimy, że interesujące nas stany faktyczne nie mogą się mieścić ani w ramach art. 187 (fałszowanie dokumentów), albowiem kapitan nie podrabia ani nie przerabia konosamentu — ani w granicach karalności artykułów następnych. Dopiero w art. 192 k. k. znajdujemy określenie przestępstwa poświadczenia nieprawdy — mogące nas interesować z punktu widzenia naszego zagadnienia.

Art. 192 brzmi:

§ 1. Osoba publicznego zaufania, jakoteż lekarz, weterynarz lub położna, poświadczający nieprawdę co do okoliczności mającej znaczenie prawne, podlega karze więzienia do lat 2 lub aresztu do lat 2.

§ 2. Tej samej karze podlega, kto takiego świadectwa używa.

W motywach Komisji Kodyfikacyjnej do tego artykułu znajdujemy uwagi, że przestępstwo powyższe jest sui generis i polega na wystawianiu przez osoby publicznego zaufania autentycznych dokumentów, zawierających jednakże materjalną nieprawdę. Nie jest to ani podrobienie, ani przerobienie dokumentu, ale raczej nadużycie zaufania, które społeczeństwo w danej osobie pokłada. — Przestępstwo to stoi zatem na pograniczu między nadużyciem zaufania a przestępstwem przeciwko dokumentom. Dokument autentyczny jest tutaj jedynie środkiem do dokonania przestępstwa, znajdującego się poza nim.

W związku z powyższemi uwagami Komisji Kodyfikacyjnej należy przedewszystkiem rozstrzygnąć pytanie, czy kapitan statku jest osobą publicznego zaufania.

Polski kodeks karny nie definjuje tego kryterjum. Musimy więc sięgnąć do prawa morskiego, oraz do teorji tego prawa, ażeby rozstrzygnąć tę zasadniczą przesłankę możliwości zastosowania art. 192 k. k. do interesującego nas zagadnienia.

Kapitan statku skupia w swojej osobie rozmaite funkcje. Jest on przedewszystkiem zastępcą armatora, a rozmiary tego zastępstwa określone są ustawowemi przepisami, wzgl. specjalnem pełnomocnictwem, o ile chodzi o odstępstwo od norm prawnych. Pozatem jest on nawigacyjnym kierownikiem statku, ustawowym zastępcą osób zainteresowanych w transporcie morskim, oraz wykonawcą t. zw. władzy na statku (Schiffgewalt). To ostatnie pojęcie jest bardzo sporne w literaturze prawniczej. Niektórzy teoretycy widzą w tej władzy instytucję o charakterze publicznoprawnym, inni uważają ją za funkcję dodatkową o treści władzy państwowej, inni wreszcie znajdują w niej jedynie wyraz uprawnień o charakterze prywatnym. Analizując treść władzy kapitana, widzimy, że składają się na nią nietylko zwyczajne uprawnienia rozporządzania statkiem i znajdującemi się na nim przedmiotami, lecz również i władza rozkazodawcza względem osób wchodzących w skład załogi statku, (oficerów i marynarzy), repatrjantów, a nawet i pod pewnemi wzgl. podróżnych. Kapitan jest również organem pomocniczym wymiaru sprawiedliwości, to

na podstawie uprawnień, nadanych mu przez ustawę o służbie marynarza z 2 czerwca 1902, albowiem wykonuje funkcje urzędnika stanu cywilnego (§ 65 ustawy o służbie marynarza), jest zarządcą spadku po zmarłym na statku marynarzu (§ 61), oraz przyjmuje sprzeciwy od orzeczeń Urzędu Żeglarskiego w myśl ust. 2 § 124 wyżej wymienionej ustawy.

Mimo tych szerokich atrybucyj, wydaje się jednakże wątpliwem, czy kapitana statku można zaliczyć do rzędu osób publicznego zaufania w zrozumieniu polskiego kodeksu karnego. Mojem zdaniem, zasadniczem kryterjum takiego charakteru jest wykonywanie pewnych funkcyj nie dla ścisłego i ograniczonego z tych czy innych względów grona osób, lecz wykonywanie ich w sposób publiczny, t. zn. że z usług danej osoby może korzystać każdy zainteresowany, albo na całym obszarze państwowym, albo na obszarze pewnego okręgu, przewidzianego odnośnym przepisem prawnym.

O ile więc nie ulega wątpliwości, że osobą publicznego zaufania, jest notarjusz, komornik. biegły sądowy, geometra zaprzysiężony, lekarz, dentysta, adwokat itp. — o tyle wydaje się wątpliwe, czy kapitana statku, będącego w pierwszej linji ustawowym i umownym zastępcą przedsiębiorcy żeglugowego i wykonującego jedynie dodatkowo pewne funkcje władzy publicznej, można uważać za osobę publicznego zaufania. Przypomnieć przytem trzeba znowu, że lex specialis, jakim jest prawo morskie nie nakłada na kapitana żadnych sankcyj za sporządzenie dokumentów okrętowych w odchyleniu od rzeczywistego stanu faktycznego, nieuwzględnianie wad towaru w konosamencie co omówionem już zostało wyżej przy analizie § 658 niem. kodeksu handlowego.

Jeżeli zatem wątpliwe jest zastosowanie art. 192 k. k. do interesującego nas zagadnienia — musimy sięgnąć do najbliższego przez wzgląd na swoją analogję przestępstwa, a mianowicie do występku oszustwa, omówionego w art. 264 k. k.

Artykuł ten postanawia, że „kto w celu osiągnięcia dla siebie lub kogo innego korzyści majątkowej doprowadza inną osobę, za pomocą wprowadzenia jej w błąd, lub wyzyskania błędu . do niekorzystnego rozporządzenia własnem lub cudzem mieniem, podlega karze więzienia do lat 5". I znowu w motywach Komisji Kodyfikacyjnej spotykamy przedewszystkiem pogląd. że decydującym dla popełnienia przestępstwa z art. 264 jest zamiar zwrócony na korzyść materjalną (lucri faciendi). ale nie koniecznie na określoną rzecz. Nie każde przytem spowodowanie szkody będzie się mieściło w stanie faktycznym oszustwa, a tylko takie, które zostało wywołane za pomocą wprowadzenia w błąd, lub wyzyskania błędu osoby pokrzywdzonej. — Wprowadzenie w błąd, lub wyzyskanie błędu, musi pozostawać ze szkodą majątkową pokrzywdzonego w takiej zależności, że pokrzywdzony wskutek tego wprowadzenia w błąd, sam dysponuje posiadanemi dobrami majątkowemi na swoją niekorzyść.

Jak więc widzimy, warunkiem stanu faktycznego oszustwa jest udział osoby wprowadzonej w błąd — (udział polegający na przekazaniu rzeczy lub praw majątkowych, wynikającem z błędnego wyobrażenia, o znaczeniu i skutkach tej dyspozycji majątkowej) środkiem działania zaś, jest wprowadzenie w błąd, lub wyzyskanie błędu.

Uwagi te mają zasadnicze znaczenie dla dalszych rozważań.

Przed zagłębieniem się w szczegóły, musimy sobie jeszcze uzmysłowić, że polski kodeks karny stoi wyraźnie na stanowisku teorji woli o ile chodzi o zagadnienie winy i o zły zamiar, będący zasadniczą przesłanką popełnienia przestępstwa. Niemniej jednak obok „dolus directus" zna polski kodeks karny również i „dolus eventualis", polegający na tem, że sprawa przestępstwa przedstawia sobie pewien skutek przestępny jako możliwy, choć niekonieczny. Wprawdzie skutku tego nie pragnie i do niego nie zmierza, niemniej jednak na zaistnienie jego, na wypadek, gdyby zaszedł z całą świadomością się godzi.

Przechodząc obecnie do szczegółów zagadnienia i mając je oświetlić z punktu widzenia art. 264 k. k. nie możemy zapominać o zasadniczym celu, dla którego załadowca i armator podejmują swoje działania, a więc pierwszy przez podpisanie rewersu, a drugi przez wystawienie czystego konosamentu. Celem tym jest gładkie rozwikłanie interesów w miejscu przeznaczenia wysyłki lub towaru. Jak już wspomnieliśmy na wstępie, rozwikłanie to następuje zwyczajnie w ten sposób, że kupiec (odbiorca towaru) otwiera akredytywę w jednym z banków portu wysyłkowego (przy sprzedażach f. o. b.) lub portu przeznaczenia, (przy sprzedażach c. i. f.) upoważniając bank do wypłaty za przedstawieniem czystego konosamentu.

Skutkiem przedłożenia czystego konosamentu, odbiorca towaru rozporządza własnem mieniem, albowiem płaci cenę kupna.

Należy się zastanowić, czy zapłaciłby tę cenę kupna, gdyby nie przedłożono mu czystego konosamentu. Odpowiedź przecząca nie ulega wątpliwości. albowiem odbiorca towaru wzgl. kupiec otwiera nieodwołalną najczęściej akredytywę tylko pod warunkiem uzyskania pewności. że z towarem jest wszystko w porządku. Gdyby zresztą w praktyce handlu morskiego nie kładziono tak dużego nacisku na czysty konosament, niewątpliwie nie powstałaby owa zwyczajowa instytucja wystawiania czystego konosamentu wzamian za rewers, praktykowana, jak to wspomnie-

liśmy na wstępie, we wszystkich portach świata.

Jeżeli zatem dochodzimy do wniosku, że odbiorca towaru rozporządza przez zapłacenie ceny kupna, własnem mieniem — mamy wyczerpany już jeden moment ze stanu faktycznego art. 264 k. k. traktującego o oszustwie.

Nie ulega też wątpliwości, że odbiorca towaru został skłoniony do zapłacenia ceny kupna, zapomocą wprowadzenia go w błąd. Przez wystawienie bowiem czystego konosamentu, oświadczono mu innemi słowy, że z towarem wszystko jest w porządku, podczas gdy w rzeczywistości tak nie jest. Wprowadzenie zatem w błąd jest zupełnie wyraźne, a tem samem i drugi moment oszustwa nie ulega wątpliwości.

Celem oszustwa jest osiągnięcie dla siebie lub kogo innego korzyści majątkowej. Działanie załadowcy i armatora, wzgl. przedstawicieli tego ostatniego zmierza wyraźnie do osiągnięcia korzyści majątkowej zarówno przez sprzedawcę towaru, którego reprezentuje załadowca, jak i osiągnięcia korzyści majątkowej przez armatora (przewoźnika).

Gdyby bowiem nie wystawiono czystego konosamentu, to zarówno sprzedawca nie mógłby przewieźć towaru na swoim statku, sobie zdawać sprawę, że nie otrzyma zań zapłaty — a z drugiej strony przewoźnik nie mógłby przewieźć towaru na swoim statku, albowiem załadowca nie wykonałby transportu. Wystawienie zatem czystego konosamentu wzamian za rewers, wyraźnie zmierza do osiągnięcia korzyści majątkowej, zarówno dla wystawiających, jakoteż i dla osób, które oni reprezentują. Jedynie w pierwszym wypadku będzie to korzyść pośrednia, a w drugim wypadku korzyść bezpośrednia.

Zdawałoby się temsamem, że wyczerpane zostały wszystkie momenty stanu faktycznego oszustwa i że w konsekwencji tego interesujące nas wypadki mogłyby się mieścić w ramach art. 264 k. k. Jednakże treść tego artykułu zawiera jeszcze jeden wymóg, a mianowicie, ażeby rozporządzenie własnem lub cudzem mieniem, było niekorzystne dla osoby poszkodowanej.

Ten właśnie wymóg najczęściej nie będzie pozwalał podciągać wypadków wystawiania czystych konosamentów wzamian za rewers, pod kwalifikację karną oszustwa. — Jak już bowiem widzieliśmy na niektórych przykładach wspomnianych na wstępie, następuje wystawienie czystego konosamentu wzamian za rewers najczęściej tylko wtedy, gdy załadowca, zarówno jak i kapitan statku są w zupełnie dobrej wierze i mają wszelkie podstawy do przypuszczenia, że pewne wady opakowania nie naruszą jakości towaru, ani też nie spowodują żadnej innej jego deterjoryzacji.

W tych wszystkich wypadkach odbiorca towaru (kupiec) otrzymuje towar, który otrzymać pragnął i na którego zapłatę się zgodził. Rozporządzenie zatem własnem mieniem w postaci zapłaty za towar nie było dla niego niekorzystnem. Nie poniósł on żadnej szkody, albowiem wątpliwości co do stanu towaru okazały się nieuzasadnione.

Gdyby nawet powyższe stany faktyczne nie przedstawiały się tak korzystnie dla armatora lub kapitana statku, t. zn. gdyby w przykładach, podanych na wstępie meble rzeczywiście zostały zamoczone, lub skrzynie faktycznie nie wytrzymały transportu morskiego — nie podpadałoby wystawienie czystego konosamentu pod karną kwalifikację oszustwa, albowiem mielibyśmy w tych wypadkach niewątpliwie do czynienia z błędem co do okoliczności, należącej do istoty czynu — wykluczającym zaistnienie przestępstwa (art. 20 k. k.)

W razie braku podstaw do przyjęcia błędu faktycznego — istnieć będą przesłanki błędu prawnego.

Błąd ten będzie tembardziej wytłumaczony, gdy sięgniemy znowu do obszernych motywów Komisji Kodyfikacyjnej, w których znajdujemy bardzo trafny pogląd na kwestję odpowiedzialności i kwestję świadomości bezprawności czynu. W motywach tych bowiem czytamy: „Dla sprawy odpowiedzialności pierwszorzędne znaczenie posiada świadomość bezprawności czynu. Sprawca musi wiedzieć, że dane działanie jest zakazane i musi wiedzieć, że on rzeczywiście takie działanie przedsiębierze, lub takiego opuszczenia się dopuszcza. Ustawa najczęściej rozstrzyga sprawę tę w sposób radykalny, przez postawienie zasady, że nieznajomością ustawy karnej nikt nie może się zasłaniać. Doświadczenie życia nowożytnego wykazuje jednak, że zasada ta przeprowadzona konsekwentnie, może w wielu wypadkach okazać się nadmiernie surową lub wręcz niesprawiedliwą. Zasada ta mogła być dobrą w stosunkach mało skomplikowanych, kiedy prawo karne było kodyfikacją kardynalnych zasad społecznego współżycia, kiedy można było twierdzić, że kodeks karny stwarza sankcje karne dla przepisów i norm ogólnie znanych, Nowożytne życie społeczne stwarza niezmiernie wielką ilość dóbr prawnych i sytuacyj dla tych dóbr niebezpiecznych, co skłania społeczeństwo do wydawania coraz to nowych przepisów karnych. Wynikiem tego rodzaju stosunków jest, iż przeciętny obywatel, a często nawet przeciętny prawnik nie wie, co jest w danej chwili przestępstwem, a co niem nie jest. Dlatego operowanie dzisiaj zasadą, że nieznajomością ustawy karnej zasłaniać się nie można, mogłoby robić wrażenie groteskowe. Musi być jednak konsekwentnie przeprowadzona zasada, że do odpowiedzialności kar-

nej potrzebna jest świadomość bezprawności czynu. Bezprawność to nie jest koniecznie karygodność. Sprawca może nie znać istniejącego przepisu ustawy karnej, do poczytania mu danego czynu wystarczy jednak, jeżeli stwierdzonem będzie, że zdawał sobie dokładnie sprawę, że postępowanie jego sprzeciwia się ogólnemu poczuciu prawa".

W świetle powyższych motywów Komisji Kodyfikacyjnej uznać należy, że nietylko nie podpadnie pod pojęcie oszustwa wystawianie czystego konosamentu wzamian za rewers w tych wszystkich wypadkach, w których wystawca konosamentu działał pod wpływem błędu faktycznego — lecz również uznać należy, że nawet w razie zaistnienia takiego stanu faktycznego, który uzasadniałby podciągnięcie go pod sankcję karną art. 264 k. k., istniałyby wszelkie przesłanki do zastosowania nadzwyczajnego złagodzenia kary na podstawie § 2 art. 20 k. k., a to tembardziej, że jak podkreśliliśmy wyżej, przepisy prawa morskiego nie zabraniają zasadniczo wystawiania czystego konosamentu nawet w braku warunków zastrzeżonych przez § 658 niem. kod. handl. Temsamem usprawiedliwionem będzie działanie armatora wzgl. jego zastępcy, albowiem nie zdawał sobie on dokładnie sprawy, że postępowanie jego sprzeciwia się ogólnemu poczuciu prawa.

Reasumując dotychczasowe uwagi w tej materji stwierdzić należy, że w tych wszystkich wypadkach, w których zarówno armator, wzgl. makler, agent lub kapitan z jednej strony, jakoteż i załadowca wzgl. jego przedstawiciel z drugiej strony — działali w dobrej wierze i wymienili pomiędzy sobą czysty konosament wzamian za rewers — działanie ich nie będzie nosiło cechy przestępstwa, a to zarówno dlatego, że jest dopuszczalne na podstawie obowiązujących przepisów prawa morskiego, jak i z tego względu, że nie daje się ono podciągnąć pod żadną kwalifikację karną kodeksu karnego. Tak samo nie będzie przestępstwem każde działanie, dokonane pod wpływem błędu faktycznego, a nawet w razie nieuznania danego wyobrażenia za błąd w zrozumieniu art. 20 i zaistnienia jedynie błędu prawnego będzie istniała podstawa do nadzwyczajnego złagodzenia kary, a to z uwagi na przepisy § 658 niem. k. k.

Obecnie zająć się wypada omówieniem tych sytuacyj, w których armator lub załadowca mają wątpliwość mniej lub więcej uzasadnioną co do możliwości wydania czystego konosamentu, względnie nie są zupełnie przekonani, że wady towaru są jedynie natury przemijającej. Jeżeli w takim wypadku zostanie wystawiony czysty konosament wzamian za rewers, to wypuszcza się ten papier wartościowy w obieg handlowy **jedynie w nadziei, ale bez dostatecznej pewności, że szkoda nie powstanie.** Wprawdzie w sytuacji takiej nie będzie złego zamiaru (dolus directus), ale niewątpliwie będzie istniał zamiar ewentualny (dolus eventualis), o którym wspominaliśmy już wyżej. Jeżeli nawet szkoda nie nastąpi, będzie można w takich okolicznościach skonstruować kwalifikację karną **usiłowanego oszustwa.**

Wprawdzie powstanie szkody jest tu raczej teoretyczne niż faktyczne, albowiem odbiorca towaru ma regres ustawowy do armatora, który odpowiada mu w myśl § 651 niem. kod. handl. na zasadzie skrypturalnej odpowiedzialności z konosamentu — nie możemy jednak zapominać, że „stricto sensu iuris" szkoda powstała, a odpowiedzialność armatora jest tylko środkiem do jej naprawienia. — Również z punktu widzenia handlowego obrotu morskiego istnieje dla odbiorcy towaru (kupca) wielka różnica w tem czy otrzymuje on towar wolny od wad, czy też wadami temi obciążony, chociażby nawet obciążenie to było likwidowane prawem regresu tak łatwego do przeprowadzenia jak regres z § 651 niem. kod. handl. Sprawa komplikuje się szczególnie jeżeli następuje częściowy odbiór towaru na zasadzie t. z. „delivery order".

O ile chodzi o podział winy pomiędzy armatorem wzgl. jego zastępcą a załadowcą, to niewątpliwie najczęściej ten ostatni będzie z teoretycznego punktu widzenia podżegaczem przestępstwa oszustwa. Załadowca bowiem (którym nierzadko będzie i sam sprzedawca towaru, jeżeli nie posługuje się ekspedytorem portowym) zna, wzgl. powinien znać właściwości, stan opakowania, oraz rozmiar i jakość powstałych wad towaru. Jeżeli zatem, pomimo braku pewności, że wady te są jedynie przemijające, nakłania on armatora wzgl. maklera lub kapitana do wydania mu czystego konosamentu wzamian za rewers, to działa on bezsprzecznie „mala fide", a działanie jego podpada niewątpliwie pod stan faktyczny art. 26 k. k.

Natomiast armator, wzgl. jego zastępca, byliby sprawcami usiłowanego przestępstwa oszustwa. Wprawdzie przekonani są oni o małem znaczeniu wady towaru i działają w nadziei, że z towarem jest, lub będzie wszystko w porządku — ale przeciw nim przemawia ta okoliczność, że wydanie czystego konosamentu uzależniają od dostarczenia im rewersu, gwarantującego zwrot szkody. Jeżeli ktoś jest najzupełniej przekonany, że szkody niema lub nie będzie — nie każe się zabezpieczać przed nią. Jest to argument bardzo ważny, szczególniej, o ile się weźmie pod uwagę, że armator wzgl. jego zastępca chcą osiągnąć korzyść majątkową, albowiem pragną otrzymać fracht za przewieziony towar.

Wszystkie powyższe momenty nabierają jeszcze większego znaczenia, gdy się weźmie pod uwagę częstokrotne niekiedy przechodzenie konosamentu z rąk do rąk, jak również i praktykowaną prawie powszechnie zapłatę

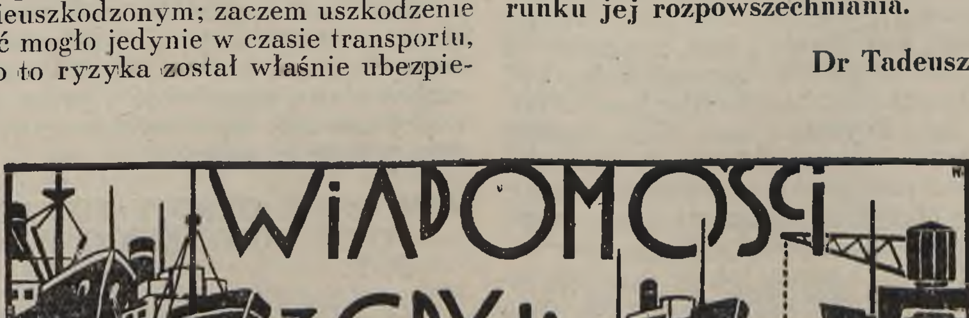
za towar w porcie przeznaczenia w formie akredytywy bankowej.

Przy akredytywie bankowej spełnia bank jedynie warunki, pod któremi akredytywa ta została udzielona. Typowym takim warunkiem jest, jak już wspomniano na wstępie, wymóg przedłożenia czystego konosamentu. Bank nie sprawdza w tym wypadku rzeczywistego stanu towaru, a ogranicza się jedynie do badania treści konosamentu. Konosament ten następnie wydaje odbiorcy towaru (kupcowi), który nieraz na jego podstawie sprzedaje towar w dalsze ręce, również bez badania towaru. Można tu zrobić zastrzeżenie , że kupiec powinien dokładać staranności porządnego kupca i sam odbierać towar, a jeżeli się daje zastępować przez bank, to musi ponosić ryzyko takiego zastępstwa. Jednak zastrzeżenie to ma charakter teoretyczny, albowiem wymogi współczesnego obrotu handlowego czynią pośrednictwo bankowe wprost koniecznem, a z drugiej strony fluktuacje cen rynkowych zmuszają nieraz kupców do pozbywania się, lub zakupu płynących jeszcze towarów.

W tych warunkach sytuacja armatora i załadowcy z punktu widzenia ich winy i odpowiedzialności pogarsza się. — Skutkiem przechodzenia towaru z rąk do rąk zapomocą czystego konosamentu może z jednej strony kupiec stracić regres skutkiem przedawnienia się jego roszczeń (jeden rok od dnia wydania towaru) — a z drugiej strony mogą powstać rozmaite komplikacje co do samego odszkodowania. Należy jeszcze wziąć pod uwagę, że w grę wchodzi prawie zawsze zakład asekuracyjny, który wystawia polisę ubezpieczeniową na towar, znajdujący się w transporcie morskim. Zdarzyć się zatem może (a to tembardziej, iż polisa ta kursuje prawie zawsze łącznie z konosamentem), że nabywca towaru zażąda odszkodowania wprost od zakładu ubezpieczeń, opierając się na treści konosamentu, z którego wynika, że towar został przyjęty do transportu morskiego w stanie nieuszkodzonym; zaczem uszkodzenie go nastąpić mogło jedynie w czasie transportu, od którego to ryzyka został właśnie ubezpieczony. Asekurator niewątpliwie szkodę pokryje i dozna przez to uszczerbku w swym majątku, czyli innemi słowy, rozporządzi niekorzystnie swojem mieniem na skutek wprowadzenia go w błąd przez armatora i załadowcę. Wprawdzie armator i załadowca nie mieli złego zamiaru oszukania kogokolwiek, a tembardziej asekuratora — jak to jednak podkreślono wyżej, będą mogły zajść takie sytuacje, w których istnienie zamiaru ewentualnego nie będzie budziło wątpliwości. W tych wypadkach wystawienie czystego konosamentu wzamian za rewers będzie niewątpliwie oszustwem na szkodę zakładu ubezpieczeń.

O ile więc możemy przyjąć możliwość tych transakcyj i ich legalność we wszystkich wypadkach, w których dobra wola armatora i załadowcy nie budzą wątpliwości przedewszystkiem w nich samych — o tyle musimy dojść do przekonania, że we wszystkich sytuacjach, w których istnieje nawet możliwość przypuszczenia, że deterjoryzacja towaru nie ma charakteru przemijającego — wystawienie czystego konosamentu wzamian za rewers może łatwo przekroczyć bardzo chwiejną i nie dającą się ściśle wyznaczyć granicę pomiędzy legalnością i nielegalnością. Niewątpliwie rozstrzygającym będzie stan faktyczny każdego poszczególnego wypadku i zagadnienia nastawienia woli u każdej ze współdziałających osób, a to tembardziej, że z jednej strony nasz kodeks karny stoi na stanowisku indywidualizacji winy, a z drugiej strony kodeks zobowiązań postanawia, że strony mogą ułożyć swój stosunek prawny wedle swego uznania, byleby treść i cel umowy nie sprzeciwiały się ustawie porządkowi publicznemu wzgl. nie naruszały dobrych obyczajów (art. 55 k. k.) **Niemniej jednak wskazaną jest jak największa ostrożność w tej dziedzinie i praktyka obrotu morskiego powinna iść raczej w kierunku ograniczenia tej zwyczajowej instytucji handlu morskiego, niż w kierunku jej rozpowszechniania.**

Dr Tadeusz Bierowski



PORT GDYŃSKI OKRYTY GŁĘBOKĄ ŻAŁOBĄ.

Na wieść o zgonie I-go Marszałka Polski śp. Józefa Piłsudskiego port gdyński pogrążył się w wielkim smutku. Na wszystkich gmachach, magazynach portowych i dźwigach opuszczono przewiązane krepą bandery do połowy masztu. Nadto wszystkie statki za-

równo polskie, jak i obce, przebywające w porcie na znak żałoby opuściły bandery do połowy masztu.

Dnia 15 maja rb. od godz. 7-ej do 15-tej poraz pierwszy od powstania portu zatrzymana została całkowicie jego praca i w tym czasie wszyscy pracownicy urzędów, przedsiębiorstw, załogi statków oraz robotnicy portowi gremjalnie wzięli udział w nabożeństwie żałobnem, akademji pod Kamienną Górą, oraz w pochodzie przed symboliczną trumną, ustawioną obok kościoła Najśw. Marji Panny na wysokim katafalku. Pochód ten rozpoczynał Komisarz Rządu p. mgr. Fr. Sokól, Dowódca Floty p. Kontradmirał J. Unrug, dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski i prezes Sądu Okręgowego p. Józef Parczewski, za nimi zaś w ciszy i skupieniu posuwali się przedstawiciele władz, urzędów, wojsko, organizacje, związki i społeczeństwo przy dźwiękach marsza żałobnego.

PRACE KOMISJI TERMINOLOGICZNEJ MORSKIEJ.

W dniu 13 maja b. r. rozpoczęły się dalsze obrady Komisji Terminologicznej Morskiej w Gdyni, zaczęte jeszcze w roku 1927. Wskutek otrzymania dostępu do morza Polska musiała się m. i. sprawami, zająć również sprawą ustalenia słownictwa morskiego. Prace prof. Kleczkowskiego, gen. Zaruskiego i innych wykazały, że do chwili powstania Państwa Polskiego nie mieliśmy takiego słownictwa. Wydawnictwo warszawskie „Technika" z r. 1908 nie mogło zaspokoić wszystkich życzeń, stawianych temu zagadnieniu. Dlatego z inicjatywy M-stwa Przemysłu i Handlu rozpoczęły się prace terminologiczne nad tą sprawą. Na początku wyłoniła się kwestja zasadnicza, czy przyjąć terminologję morską, która się samodzielnie wyłoniła, a opierała się prawie wyłącznie na terminach germańskich, czy też stworzyć czysto polskie słownictwo morskie. Reprezentantami pierwszego sposobu ułożenia terminologji polskiej byli gen. Zaruski, kmdr. Kański, kpt. Stecki i inni, natomiast za spolszczeniem terminów germańskich byli prof. Kleczkowski, inż. Stadtmüller, kmdr. Garnuszewski, kpt. Reyman i inni. Gen. Zaruski był i jest zdania, że na międzynarodowym szlaku morskim czysto polskie słownictwo morskie nie może się utrzymać, natomiast druga grupa uważała, że powinniśmy dążyć do spolszczenia tej terminologji, tak samo, jak to w swych językach stworzyły inne narody. Z tych dwu założeń wynikło to rozwiązanie, że o ile staraniem Komisji Terminologicznej Morskiej jest spolszczenie terminów żeglarskich, to nie można przesądzić istnienia obecnej terminologji pochodzenia germańskiego i dlatego uchwalono podawać (wprawdzie w nawiasach), a więc jako rzecz drugorzędną, także i tę „gwarę żeglarską". Przykłady tej gwary są różnowartościowe od „fokbombramrei" (a więc rei, zawieszonej najwyżej na maszcie przednim) — terminie, który trudno przyjąć w języku polskim, do terminów możliwszych jak „Bukszpryt" — dziobak (belka wystająca na przodzie statku do przymocowania przednich małych żagli), kluza = nożdrze kotwiczne (otwór do przeciągania łańcucha kotwicznego).

Z powyższego przykładu widać, że utworzone terminy polskie są wcale zgrabne i nie złożone.

Dotychczas Komisja Terminolog. Morska wydała 4 zeszyty, I zeszyt obejmuje statki i teorję statków w redakcji kmdr. Bagniewskiego, II zeszyt — statki żelazne również w redakcji kmdr. Bagniewskiego, III zesz. sprzęt (omasztowanie, olinowanie i ożaglowanie) w opr. kmdr. Garnuszewskiego, zaś IV-ty zeszyt — porty morskie w opracowaniu inż. Bomasa i inż. Stadtmüllera. W opracowaniu Komisji są: V-ty zeszyt, który obejmie locję, nawigację, dewiację i astronomję żeglarską pod redakcją kmdr. Kańskiego, VI-ty zeszyt odpływy i przypływy morza (pływy) w redakcji kp. mar. woj. Reymana, VII-y zeszyt (obecnie omawiany) obejmie liny, węzły, bloki i komendę na statku w redakcji gen. Zaruskiego, w której to pracy podwaliny dali państwo Bomasowie, VIII-my zeszyt obejmie statek żelazny w opracowaniu kmdr. Garnuszewskiego. W przygotowaniu są prace terminologiczne z celnictwa (dyrektor Antonowicz), urządzeń pokładowych (prof. Morgulec), prawa morskiego (dr Majewski) etc.

Prawie od początku zawiązania się Komisji pracują: prof. Kleczkowski, jako przewodniczący Komisji z ramienia Akademji Umiejętności w Krakowie, wymienieni wyżej referenci poszczególnych działów (zeszytów) Słownika Morskiego oraz dr Arend (dla języka angielskiego).

O ile fundusze Komisji dopiszą, praca potrwa jeszcze parę lat. W razie zawiedzenia funduszów praca ta musiałaby zostać przerwaną. Komisja Terminologiczna Morska ma jednakże nadzieję, że M-stwo Przemysłu i Handlu, które dotychczas tak życzliwie odnosiło się do wydawnictwa Słownika Morskiego i nadal zachowa swą życzliwość i przez dalsze subwencjonowanie tego wydawnictwa umożliwi dokończenie tej pracy.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w kwietniu br. *594.570,6 ton*, wobec 704.638,5 ton w marcu br., oraz 600.753,7 t. w kwietniu ub. r.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują spadek 15,6%-owy w porównaniu z rekordowemi obrotami osiągniętemi w ub. mies. marcu oraz nieznaczny 1,02% spadek w porównaniu z obrotami mies. kwietnia 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich mies. kwietnia rb. złożył się przywóz zamorski — 100.397,9 t., oraz wywóz zamorski — 494.172,7 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (100.397,9 t.) wykazuje 27,5%-owy spadek w porównaniu z rekordowemi wynikami przywozu z ub. mies. marca (138.588,6 t.), oraz 6,3%-owy wzrost w stosunku do przywozu zamorskiego w kwietniu 1934 r. (94.442,6 t.) Naogół przywóz zamorski daje wyniki w pracy portu gdyńskiego coraz lepsze. W przeciwieństwie do wywozu zamorskiego ma on stałą tendencję wzrostu, biorąc naturalnie pod uwagę stałe wahania sezonowo - konjunkturalne poszczególnych miesięcy. Współczynnik sezonowości w postaci rekordowego importu surowców nawozów sztucznych (fosforytów i żużli Thomasa), jaki miał miejsce w ub. miesiącu wywołał ten poważny wzrost przywozu zamorskiego. Przywiezione w tak poważnych ilościach w jednym miesiącu surowce te musiały już w następnym miesiącu wystąpić w ilościach znacznie mniejszych. Pojemność rynku na te surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych ma ściśle określone granice. Stąd ten spadek importu w kwietniu rb. w porównaniu z ub. m. marcem. Mimo to utrzymując się nadal na poważnym poziomie, a nawet wykazując wzrost w porównaniu z ub. rokiem, przywóz zamorski portu gdyńskiego w obecnym swoim stanie świadczyłby o pewnej poprawie sytuacji gospodarczej macierzystego zaplecza oraz wzroście ładunków tranzytowych.

Spadek importu w kwietniu rb. w porównaniu z ub. mies. marcem spowodowały następujące pozycje towarowe: ryż surowy — 9.970 t. (12.969 t.), owoce świeże — 2.439 t. (10.943 t.), kawa, kakao i herbata — 1.147 t. (1.980 t.), śledzie — 501 t. (2.622 t.), już wspomniane fosforyty — 4.310 t. (16.158 t.), oraz żużle Thomasa — 1.400 t. (13.135 t.), pozatem złom żelazny — 33.190 t. (39.478 t.) i piryty — 2.001 t. (6.275 t.) Spadek importu owoców świeżych związany jest głównie z wyczerpaniem kontyngentów na pomarańcze hiszpańskie. Poważne obniżenie się importu pirytów świadczyłoby o osłabieniu działalności przemysłów chemicznych, związanych z produkcją kwasu siarkowego. Zupełnie uzasadnionem zjawiskiem jest spadek importu śledzi, których sezon wiosenny kończy się w tej porze. B. ładne rezultaty daje dotychczas import złomu żel. Pomimo czysto konjunkturalnego spadku w miesiącu sprawozdawczym import złomu wykazuje poważny wzrost w porównaniu z ub. rokiem. W ciągu 4-ch pierwszych miesięcy br. przywieziono go 133.323 ton wobec 86.400 t. w tym samym okresie 1934 r. — Do pozycyj towarowych importu, które wykazały wzrost w porównaniu z ub. miesiącem marcem należą: skóry — 3.035 t. (2.805 t.), nasiona oleiste różne — 4.459 t. (3.551 t.), rudy różne, głównie żelazne i wypałki pirytowe — 13.393 t. (4.585 t.), miedź — 1.053 t. (621 t.), papa, tektura i papier — 2.276 t. 2.064 t.), bawełna i odpadki — 8.156 t. (6.427 t.), nie osiągając coprawda rekordowego wyniku z kwietnia 1934 r. (9.099 t.), oraz wełna i odpadki — 2.405 t. (1.779 t.)

Szczegółowo ilustruje import w mies. sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony):

	kwiecień 1935	*kwiecień 1934*
Ryż surowy	9.970	8.138
owoce świeże	2.439	2.687
owoce suszone	288	266
orzechy i migdały	19	33
korzenie	68	60
kawa, kakao i herbata	1.147	631
tytoń	298	472
napoje alkoholowe	90	12
śledzie	501	406
fosforyty	4.310	8.894
żużle Thomasa	1.400	—
tłuszcze zwierz. sur.	792	1.118
skóry	3.035	3.496
nasiona oleiste różne	4.459	4.271
oleje	104	81
żywica	663	279
kauczuk	347	1.344
wyroby gumowe	42	56
tłuszcze i oleje rośl.	298	145
asfalt	2	501
garbniki	187	1.314
farby	48	20
rudy różne	13.393	4.671
piryty	2.001	5.525
złom żelazny	33.190	30.636
miedź	1.053	702
cyna	43	13
cynk	32	—
metale różne	303	675
wyroby żel. i metalowe	480	102
masz., apar. i ich części	224	115
samochody i motocykle	109	52
szmaty	880	588
celuloza	319	979
papa, tektura i papier	2.276	1.163
bawełna i odpadki	8.156	9.193
juta	1.110	890
len, konopie, sizal itp.	131	67
wełna i odpadki	2.405	2.211
różne	3.786	2.635
Razem	100.398	94.443

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym (494.172,7 t.) wykazuje 12,7%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. marcem (566.094,9 t.) oraz 2,3%-owy spadek w stosunku do wywozu w mies. kwietniu 1934 r. (506.311,1 t.) Cały ten spadek wywołany został pozycją węgla eksportowego, którego wywóz w porównaniu z ub. mies. marcem obniżył się o 76.973 t., podczas gdy ogólny eksport zamor-

ski w kwietniu rb. w porównaniu z ub. marcem zmniejszył się o 71.922 t. Obie te liczby niemal pokrywają się. Poza węglem eksportowym uległy zmniejszeniu pozycje: cukru — 5.391 t. (15.131 t.), dykt i fornierów — 1.075 t. (1.271 t.), nawozów azotowych — brak w mies. sprawozdawczym (1.929 t.), soli potasowej — 1.032 t. (1.835 t.), szyn kolejowych — 2.251 t. (5.913 t.), żelaza sur. i handlowego — 2.037 t. (6.960 t.), cynku — 946 t. (1.423 t.) i blachy cynkowej — 526 t. (741 t.) Kompensatą tego spadku będzie wzrost pozycyj towarowych eksportu: zboże — 7.050 t. (w marcu brak), bekony — 1.555 t. (1.479 t.), jaja — 1.436 t. (694 t.), słód — 3.009 t. (2.075 t.), makuchy — 1.613 t. (533 t.), cement — 1.634 t. (300 t.), drzewo tarte — 12.722 t. (5.890 t.), bale i słupy — 2.957 t. (1.261 t.), koks — 18.432 t. (12.390 t.), metale różne — 827 t. (12 t.), wyroby żelazne i metalowe — 3.584 t. (2.723 t.), oraz owoce świeże — 1.327 t. (963 t.) — Poza węglem eksp., którego spadek ma swoje źródło między innemi w zmianie warunków atmosferycznych, baczniejszą uwagę winno zwrócić poważne zmniejszenie się eksportu produtków polskiego hutnictwa, jak szyny kolejowe, żelazo handlowe oraz cynk i blacha cynkowa. Pocieszającym natomiast objawem będzie poważne zwiększenie się eksportu polskiego drzewa. Poprawa konjunktury na rynku angielskim wraz z polepszeniem się warunków technicznych przeładunku drzewa na nowych terenach portu drzewnego w Gdyni daje widoczne rezultaty. Wywóz drzewa tartego łącznie z balami i słupami w ciągu 4-ch pierwszych miesięcy br. wyniósł już 30.086 t., nie osiągając jednakże analogicznych liczb z ubiegłego roku (47.906 t.) Rok 1935 przyniósł nieoczekiwany zwrot w eksporcie zboża, którego w ciągu 4ch miesięcy br. wywieziono 15.230 t., wobec 1.111 t. w ciągu całego ubiegłego roku. Nieurodzaj, spowodowany suszą w Stanach Zjednoczonych stworzył dobrą konjunkturę na polskie zboże na amerykańskim rynku.

Pozwoliło to nam wywieźć już 2-gi transport żyta przez port gdyński. Dobrze zapowiada się również eksport słodu i makuchów. Niezmiernie korzystnem zjawiskiem dla portu gdyńskiego staje się reeksport owoców świeżych, głównie pomarańcz. Dotychczasowym odbiorcą tego towaru jest w przeważnej mierze Szwecja. Dobre rezultaty daje ostatnio również eksport jaj.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski poniższe zestawienie:

Eksport (tony):

	kwiecień 1935	*kwiecień 1934*
Zboże	7.050	—
ryż	—	158
owoce świeże	1.327	105
mąka ryżowa i past.	552	1.085
cukier	5.391	4.639
napoje alkoholowe	85	2
sól	33	11
bekony	1.555	2.139
szynki i inne pekl.	323	190
ptactwo bite	45	90
jaja	1.436	2.402
słód	3.009	—
makuchy	1.613	4.038
cement	1.634	45
drzewo tarte	12.722	14.604
bale i słupy	2.957	80
wyroby z drzewa	274	543
klepki	89	96
dykty	1.075	464
meble gięte	393	137
wyroby koszykarskie	15	69
węgiel eksportowy	388.458	440.928
„ bunkrowy	26.503	14.444
koks	18.432	7.265
saletra	—	22
nawozy azotowe	—	3.149
sól potasowa	1.032	—
soda	319	481
karbid	265	54
biel cynkowa	139	272
szyny kolejowe	2.251	2.101
metale różne	827	112
rury żeliwne i żel.	628	182
wyr. żelazne i metal.	3.584	1.636
żelazo sur. i handl.	2.037	—
materj. nawierz. kolej	937	—
cynk	946	286
blacha cynkowa	526	342
ruda manganowa	—	97
celuloza	588	227
papa, tektura i papier	1.382	1.288
bawełna	108	8
tkaniny	487	381
różne	2.946	1.938
Razem	494.173	506.311

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje pewien spadek ilości, oraz pojemności statków w porównaniu z ub. mies. marcem oraz wzrost pojemności statków w stosunku do kwietnia 1934 r. Przyszło bowiem 383 statków (421) o pojemności 365.984 n. r. t. (412.286 n. r. t.), wyszło zaś 381 statków (402) o pojemności 359.473 n. r. t. (393.645 n. r. t.)

Kolejność bander w kwietniu br. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Anglja — 3, Niemcy — 4, Norwegja — 5, Włochy — 6, Danja — 7, U. S. A. — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10 itd., wykazując korzystne przegrupowanie się Polski z 5-go miejsca (w marcu) na 2-gie (w kwietniu), na niekorzyść Anglji, która z 2-go m. (w marcu) przesunęła się obecnie na 3-cie, oraz Niemiec, zajmujących obecnie 4-te miejsce wzamian 3-go (w marcu). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Przyczem ogółem reprezentowane były bandery 18 państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu wyniósł: 950,6 n. r. t.

(979,2 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła: 68 (58). Średni postój statków wyniósł 53 godziny.

Ruch statków w mies. kwietniu rb. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	47	52.169	41	44.236
W. M. Gdańsk	2	776	3	1.714
Anglja	18	41.056	22	51.117
Danja	48	27.950	42	24.735
Estonja	10	5.306	12	6.397
Finlandja	8	12.564	9	15.042
Francja	—	—	1	813
Grecja	4	10.421	5	13.492
Holandja	11	4.316	10	3.746
Łotwa	5	7.994	3	3.859
Niemcy	62	32.437	66	36.272
Norwegja	37	36.154	34	28.105
Panama	1	147	2	294
Rumunja	2	4.549	1	2.288
St. Zjedn. Am. P.	8	25.361	8	25.361
Szwecja	111	74.346	111	74.846
Turcja	1	1.476	1	1.476
Włochy	10	28.962	10	25.700
Razem	385	365.984	381	359.473

Ruch pasażerów w związku z rozpoczynającym się sezonem wycieczek morskich ożywił się znacznie. Przyjechało pasażerów ogółem 728 osób (w marcu 176), w tem: z Anglji — 84, Danji — 6, Finlandji — 12, Holandji — 465, Niemiec — 2, U. S. A. — 140, oraz Szwecji — 19 osób. Wyjechało zaś 980 pasażerów (w marcu 297), w tem: do Anglji — 148, Francji — 99, Hiszpanji — 442, Łotwy — 1, Norwegji — 1, U. S. A. — 278, Szwecji — 7, oraz via W. M. Gdańsk — 4 osoby.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W KWIETNIU BR.

W miesiącu sprawozdawczym przepracowano godzin 12.417 min. 55 z zużyciem prądu 88.943 KWh i przeładowano 210.601 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi w miesiącu sprawozdawczym w bieżącym roku 127,0% w ubiegłym roku wynosiło 107,1%, przyrost wynosi zatem 19,9%.

URUCHOMIENIE SPALARNI ŚMIECI W PORCIE.

Onegdaj odbyło się w porcie gdyńskim uruchomienie specjalnego pieca do spalania śmieci przy drodze okrężnej na Oksywie. Spalarnia wybudowana została przez Urząd Morski według zupełnie nowego systemu p. inż. k. Aleksandra Klimowicza. Posiada ona wygląd komina fabrycznego o szerokiej podstawie i zdolna jest spalić ok. 60 m3 śmieci dziennie.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W KWIETNIU.

Ogólny obrót towarowy portu gdańskiego przez granicę morską był w kwietniu nieco większy niż w marcu b. r. (kwiecień 358.222,1 ton, marzec 327.017 ton), choć znacznie niższy niż w kwietniu roku ubiegłego, a to wskutek niemal wyłącznie zmniejszenia się wywozu węgla przez Gdańsk z 324.519,7 t. w kwietniu 1934 r. na 154.571,8 t. w kwietniu b. r.

Import ogólny nawet lekko zwyżkował z 34.504,8 t. względem odpow. miesiąca roku poprzedniego (33.922,8 t.). Zwyżkował przywóz rudy i pirytów — 6.573,6 (524,3) t., melasy — 1.120 t. (0), śledzi solonych — 737,2 t. (611,4), kawy 349,6 t. (290,3), surówki żelaza 275,7 t. (17,5), kakao 126 t. (73,7 t.) Odpadły natomiast zeszłoroczne fosforyty (8.756,1 t.) i złom (807,6 t.). Zniżkowały również żelazo i stal — 1.658,9 (2.021,3 t.), oraz przędze i szmaty, jak też nasiona — 635,3 t. (688,1).

Eksport ogólny, znacznie większy niż w marcu — 323.717,3 t. (290.637,4), był dzięki wspomnianemu już spadkowi wywozu węgla znacznie mniejszy niż w kwietniu ub. r. kiedy wywieziono 505.053,6 ton. Względem kwietnia ub. roku wzrost wykazuje grupa zbożowa: żyto 48.204,7 t. (43.002,3), jęczmień 14.483,8 t. (10.813,4), choć wywozu pszenicy nie było, wobec 1.466 t. w kwietniu ub. r. i grupa strączkowych z 1288 t. (2.351,3) i mąka z 7.091,2 t. (8.516,0) nieco zniżkowały. — Wzrost wykazały również: oleje pędne — 1.369,4 (0), smary 1.770,5 (993,2) t., parafina 1.906,4 t. 761) i cynk 664 t. (351,5).

Zniżkowała natomiast względem kwietnia ub. r. tarcica — z 67.029,1 t. na 46.293 t., jednakże zastrzec należy że i w grupie „drzewo i wyroby z drzewa“ obserwujemy duży wzrost względem marca b. r.: z 47.205,2 t. na 62.105,7 t.

Z powyższego wynika, że z wyjątkiem węgla, — towaru przejściowego, którego przeładunek przytem jest w wysokim stopniu zmechanizowany, przeładunek w porcie gdańskim w kwietniu wykazał tendencję zwyżkową jak względem marca b. r. tak i względem odpowiedniego miesiąca (kwietnia) poprzedniego roku.

PŁYWAJĄCE ELEWATORY DLA ZBOŻA W PORCIE GDAŃSKIM.

W tych dniach przyholowano do Gdańska drugi elewator pływający. Ogółem jest więc obecnie takich elewatorów w porcie gdańskim trzy: dwa posiada firma Szulc — Rembowski i Ska, jeden zaś Danziger Speditionsgesellschaft m. b. H. Jak wiadomo, do czasu wybudowania w Gdyni elewatora-śpichrza na lądzie pływające elewatory stacjonowane w Gdańsku stosowane bywają również w Gdyni dla przeładunku u nas zboża z wagonów do statków morskich.

ZWYŻKA STAWEK EKSPEDYCYJNYCH W GDAŃSKU.

W związku z dewaluacją guldena do al pari ze złotym grupa gdańskich ekspedytorów portowych związku gdańskich ekspedytorów uchwaliła zwyżkę wszystkich stawek ekspedycyjnych objętych taryfą, o 20 procent.

ZWYŻKA STAWEK ZA HOLOWANIE W PORCIE I W ŻEGLUDZE RZECZNEJ.

Gdańskie taryfy za holowanie barek, promów i tratew zostały z dniem 9 maja podniesione o 20%. Ta zwyżka odnosi się do wszelkiego rodzaju przewozu wodnego towarów.



DWIE TENDENCJE W SZWEDZKIEJ POLITYCE PORTOWEJ.

W szwedzkiej polityce gospodarczej, obejmującej rozbudowę portów, eksploatację sieci kolejowej i żeglugę morską zaznaczają się obecnie dwie djamentralnie przeciwne sobie tendencje, których dalszy rozwój zaważy w dużej mierze na ekspansji ekonomicznej portów północnych Szwecji. Porty te, położone nad zatoką Botnicką, mają przyszłość przed sobą, gdyż posiadają surowce wywozowe — drzewo i przetwory jego, oraz rudy i należą do miast szybko się rozwijających. Porty te domagają się rozbudowy urządzeń przeładunkowych i dojazdów portowych, a przedewszystkiem zagwarantowanej pomocy łamaczy lodu dla żeglugi zimowej.

Przeciwko tej tendencji występują zarządy wielkich portów szwedzkich w Stockholmie i Göteborgu, które uważają, iż rzeczą normalniejszą byłoby, żeby te porty były po dawnemu zamknięte w zimie. Zarządy czołowych portów szwedzkich domagają się tanich taryf eksportowych — kolejowych, z portów północnych do Göteborga i Stockholmu, celem koncentracji eksportu w tych ostatnich portach.

Według opinji zarządu portu w Stockholmie utrzymanie i zaprowadzanie jeszcze większych łamaczy lodu nie wyjdzie na korzyść szwedzkiej żegludze, która ma jeszcze za mało statków o wzmocnieniu przeciwlodowem, wobec czego otwarcie żeglugi do północnych portów na zimę wyjdzie przedewszystkiem na korzyść obcej żeglugi. Również większość tych północnych portów nie posiada wystarczających głębokości, ażeby móc przyjmować okręty bezpośrednich linij z zamorza.

Sprawa ta ciągnie się już od szeregu lat. Rozwój bezpośrednich linij z zamorza w ostatnich latach również do północno-szwedzkich portów — na razie latem, sprzyja ogromnie decentralistycznym aspiracjom botnickich portów, zwalczanym przez tendencję koncentracyjną największych portów Szwecji — Stockholmu i Göteborga.

ROZWÓJ RUCHU SAMOCHODOWEGO STWARZA NOWY PORT PROMOWY W JUTLANDJI.

Nowoczesny rozwój ruchu samochodowego w turystyce międzynarodowej dał obecnie impuls do jednoczesnego powstania dwu ważnych połączeń promowych z Frederikshavn (Jutlandja) do Norwegji i do Göteborga. Rozwój komunikacji temi promami morskiemi będzie miał daleko idące skutki, popierając przeniesienie punktu wyjściowego skandynawskich pasażerskich linij transatlantyckich z Kategatu do Esbjerg na zachodnim brzegu Jutlandji, o którem pisaliśmy w poprzednim numerze.

Prom morski dla komunikacji Frederikshavn — Norwegja, prawdopodobnie do Larvik będzie własnością duńsko - norweskiego towarzystwa, które buduje go kosztem miljona koron duńskich. Będzie on przyjmować 100 samochodów i przebywać będzie drogę Frederikshavn — Larvik w 6 i pół godzinach. Prom Frederikshavn — Göteborg będzie miał szybkość 16 mil na godzinę, mieszcząc w sobie 20 samochodów i do 300 pasażerów. Jego uruchomienie zapowiada się na maj 1936 r.

Sprawa tych promów jest tembardziej ciekawa, że i u nas w dalszej przyszłości zapowia-

da się połączenie promami polskiego wybrzeża z jednym z najbliższych do nas portów południowej Szwecji, co otworzy turystyce skandynawskiej środkowo-wschodnią Europę i naszej turystyce kraje skandynawskie.

JESZCZE O PORCIE JAFFA-TEL AVIV.

W związku z naszą notatką w nr. 10 Biuletynu otrzymaliśmy od Palestyńsko-Polskiej Izby Handlowej i Przemysłowej w Tel-Aviv następujące ciekawe dla naszych czytelników wyjaśnienia:

Tel-Aviv liczy obecnie około 130 tys. ludności. Od lat kilkunastu ludność żydowska czyni starania w kierunku przeniesienia portu jaffskiego z obecnego miejsca, które jest nieodpowiednie i wcale nie odpowiadające dzisiejszym wymaganiom, do ujścia rzeki Jarkon. Rzeka ta właściwie nie jest żeglowna i tylko w jej części przyujściowej stają na zimowisko miejscowe żaglowce.

Jaffa i Tel-Aviv są prawie że jednem miastem. Rząd mandatowy ze względów politycznych odnosi się do sprawy portu przy ujściu Jarkonu nieprzychylnie, postanowiwszy rozbudowę obecnego portu w innem miejscu, mianowicie na pograniczu Jaffy i Tel-Aviv. Rząd poczynił już odpowiednie kroki celem uzyskania zgody w Londynie, przyczem port byłby budowany za pieniądze rządowe. Udział kapitałów prywatnych w rozbudowie jakiegokolwiek portu w Palestynie jest nieprawdopodobny.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

URUCHOMIENIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH NA MAJ — CZERWIEC.

Na maj — czerwiec br. uruchomione zostały następujące kontyngenty przywozowe:

dla Belgji na maj 1935 r.

„ „ „ maj — czerwiec 1935 r. (lista kontyngentów w biurze Izby lub Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy)

dla Holandji na maj — czerwiec 1935 r. (lista kontyngentów w biurze Izby lub Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy) oraz dodatkowy na smołę stearynową.

dla Szwajcarji na obuwie ze skóry chromowej, poz. 553 t. c.

— na obuwie skórzane osobno nie wymienione z poz. 556 tar. celnej

— tkaniny jedwabne z poz. 563, 564, 567, 576, 577, 579, 582, 583 i 585

— nici bawełniane z poz. 612

— tkaniny bawełniane z poz. 613 — 618

— wodomierze z poz. 1161

dla Francji na wino z poz. 280 i 282

„ Portugalji na kalafonję z poz. 96

dla Palestyny na oliwę z poz. 205 p. 1 i 2

— miąższ i soki owocowe — 236 p. 1

— wyroby z drzewa oliwkowego z poz. 778 p. 2

dla U. S. A. na opony i dętki samochodowe (kontyngent kompensacyjny).

Podania należy składać na przepisowych formularzach w myśl poprzednich instrukcyj, względnie wskazówek.

Pozatem firmy importujące oliwę z Francji winny odwrotnie nadesłać nowe podania o przywóz oliwy z tego kraju, gdyż ostatnio dzielony był kontyngent miesięczny i złożone na I-szy kwartał podania są załatwione.

NOWE PRZEPISY DEWIZOWE W RUMUNJI.

W dn. 13 kwietnia r. b. została ogłoszona w formie dekretu królewskiego nowa ustawa dewizowa, uzupełniająca postanowienia ustawy o reglamentacji handlu dewizami z dn. 18 maja 1932 r. Ustawa obecna zaostrza postanowienia dawne, mianowicie ogranicza możność utrzymywania zagranicą przez firmy eksportowe rumuńskie składów konsygnacyjnych, w celu przeciwdziałania ewentualnemu nieodprowadzaniu dewiz pod pretekstem nierozsprzedania towarów.

W dalszym ciągu ustawa zakazuje wprowadzania do Rumunji lei, wychodząc z założenia, że większa część lei efektywnych, znajdujących się zagranicą pochodzi z kontrabandy walutowej. Pozatem ustawa ogranicza możność rozporządzania lejami, wpłacanemi przez importerów rumuńskich na rachunek eksporterów zagranicznych i nieprzekazanemi jeszcze przez Bank Narodowy, zabraniając używania ich na zakup towarów rumuńskich przeznaczonych na eksport, oraz poddając kontroli Banku Narodowego używanie tych sum wewnątrz kraju, aby uniemożliwić w ten sposób odmrażanie zaległych należności przez czarną giełdę.

W wykonaniu postanowień tejże ustawy rum. Ministerstwo Skarbu wydało zarządzenie, iż podróżni przyjeżdżający do Rumunji mogą mieć przy sobie, oprócz innych walut, które tak jak dotychczas muszą być deklarowane, maksimum 1000 lei w walucie rumuńskiej.

Sumy przekraczające 100 lei są przez władze celne odbierane i przekazywane do rum. Banku Narodowego, gdzie pozostają na specjalnem koncie zablokowanem aż do odwołania ustawy. Wydostanie sum zabloko-

wanych w ten sposób przed powyższym terminem jest możliwe w myśl rozporządzenia tylko wtedy, gdy właściciel ich udowodni, że pochodzą one z sum lejowych znajdujących się zagranicą z czasów poprzedzających wprowadzenie ograniczeń dewizowych do Rumunji czyli z przed 18-go maja 1932 r.

Motywem zarządzenia jest założenie, że olbrzymia większość lei znajdujących się zagranicą pochodzi z kontrabandy walutowej.

Ponieważ wielu podróżnych udających się z Polski do Rumunji wiezie z sobą leje nabywane po korzystnym kursie w Warszawie, należałoby powyższe zarządzenie rum. Ministerstwa Finansów możliwie szeroko opublikować. P. I. E.

REGULOWANIE NALEŻNOŚCI ZA DOSTAWY DO GRECJI.

Wobec wydanego w swoim czasie przez Bank Narodowy w Grecji zakazu otwierania przez importerów greckich nieodwołalnych kredytów dla firm zagranicznych, a nawet udzielanie zadatków na dokonane zamówienia, dostawcy zagraniczni nie mają innego sposobu uzyskania zapłaty, jak na podstawie przedłożonych dokumentów po nadejściu towaru. Ponieważ ten system zapłaty nie wyklucza możliwości nieprzyjęcia towaru przez klijenta greckiego już po przybyciu przesyłki, a ryzyko to wobec komplikacyj politycznych ostatnio wzrosło, pożądanem jest, by eksporterzy polscy wymagali przed wysłaniem towaru od swych odbiorców złożenia w drachmach lub dewizach 20 do 30% wartości dostawy u swych przedstawicieli w Grecji, bądź też w jednym z banków greckich. Zadatki te winny być zwrócone odbiorcom niezwłocznie po uregulowaniu przez nich całej należności z tytułu dostawy.

System taki zapewnia dobre rezultaty we współpracy z rynkiem greckim. Pozatem dla uniknięcia ryzyka i strat winni eksporterzy polscy zasięgać zgóry informacyj o stanie finansowym i wypłacalności zarówno firm odbiorczych, jak i reprezentantów.

REORGANIZACJA RYNKU MLECZARSKIEGO W PRUSACH WSCHODNICH.

Wschodnio-pruski związek gospodarki mlecznej (Milchwirtschaftsverband Ostpreussen) wydał ostatnio rozporządzenie, na podstawie którego mleczarnie zobowiązane są, conajmniej 25% z dostarczonego mleka pełnoprocentowego (Vollmilch) zwracać dostawcom w formie mleka wyjałowionego. Mleko wyjałowione (Magermilch) ma być zużytkowane dla celów wyżywienia bydła, świń i ptactwa domowego. W ciągu roku mleczarnie mają w ten sposób usprawnić swe urządzenia, by mogły w równej mierze produkować ser i masło. Zarządzenie ma na celu wzmożenie produkcji masła, oraz ożywienie w drodze pośredniej innych gałęzi przemysłowych, zwłaszcza zaś przemysłu maszynowego.

Przypuszczalnie pozostaje ono w związku z tak zwanym „Fettplanem“, który, uwzględniając potrzeby rolnictwa, przewiduje zmniejszenie wytwórczości sztucznych tłuszczów (przedewszystkiem margaryny) na rzecz masła. P.I.E.

IMPORT GRZYBÓW DO ALGIERU.

Algierja importuje z zagranicy grzyby suszone i w konserwach. Ścisłe ustalenie rozmiarów tego importu nie jest możliwe, ponieważ statystyki nie wyodrębniają artykułu tego. Grzyby suszone włączone są do pozycji „wytwory i odpadki roślinne osobno niewymienione“, a grzyby w konserwach do pozycji „jarzyny solone i marynowane lub jarzyny w naczyniach hermetycznie zamkniętych“.

Według informacyj z kół gospodarczych, konsumcja grzybów suszonych w Algierji wynosi rocznie kilkaset kilogramów (około 500 kg), zaś grzybów konserwowanych około 1.000 kg. Głównymi dostawcami są: Jugosławja, Rumunja i Francja.

Zaznaczyć należy, że import grzybów nie podlega żadnym ograniczeniom. Stawka celna wynosi od grzybów suszonych fr. 31,20 za 100 kg. brutto, od konserwowanych fr. 54.60 za 100 kg. brutto. Puszki zawierające konserwy jarzynowe winny mieć na środku pokrywki lub dna nazwę kraju pochodzenia literami wysokości conajmniej 4 mm wklęsłemi lub wypukłemi. Strona ta winna być wolna od wszelkich innych napisów. Przyjęte warunki sprzedaży są następujące: dostawa cif Algier, zapłata po przedłożeniu dokumentów załadowania. — Grzyby dostarczane są w skrzyniach, bądź luzem, przyczem grzyby suszone muszą być w torebkach celofanowych wagi 28,50 i 100 gr. Ceny grzybów suszonych wynoszą zależnie od gatunku od 18 do 22 fr. za 1 kg. Ceny grzybów konserwowanych w puszkach wahają się w zależności od gatunku w granicach: 1 kg — 5.68 do 7.20 fr., ½ kg — 2.20 do 3.65 fr., ¼ kg. — 1.40 do 2.15 fr., ⅛ kg. — 1 do 1.45 fr. cif Algier.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 KWIETNIA 1935 R.

ARGENTYNA. Dekret rządu argentyńskiego Nr. 188 z dn. 27. 10. 1934 wprowadził zwolnienie od opłat celnych przywożonych aparatów lotniczych, motorów, i części uzupełniających, śmig, szkieletów, kadłubów, sterów, spadochronów, pozatem następujących artykułów, o ile ustali się ich zastosowanie dla celów lotnictwa: kompasów, wysokościomierzy, korb, tłoków,

walców, zbiorników oliwy, prądnic do ogrzewania lub oświetlania samolotów, wskaźnków szybkości, kierunku.

BELGJA. Celem powstrzymania tendencyj zwyżkowej na ceny chleba rząd belgijski zniósł opłatę przy wydawaniu pozwoleń wwozowych na pszenicę. Opłata ta wynosiła 10 franków od 100 kg.

Dekret z dn. 6. 4. 35 wprowadza zmiany w ustawie z 30. 6. 31 i 30. 7. 34 r. w zakresie reglamentacji wywozu towarów belgijskich. Mianowicie eksport: dywanów wełnianych i bawełnianych, wyrobów szklanych, cegieł, cementu i kamieni brukarskich — jest uazleżniony od uzyskania pozwolenia Min. Spraw Gospodarczych.

Okólnik „Office Central des Changes" z dn. 12. 4. 35 wprowadza ułatwienia w zakresie obrotu dewizowego, mianowicie banki uprawnione do przeprowadzania tranzakcyj dewizowych mogą przydzielać dewizy do wys. 10.000 fr. belg. bez wymagania specjalnych dokumentów, o ile chodzi o normalne tranzakcje handlowe, na które wystawione są rachunki klijentów przedłożone danemu bankowi. Mogą być utrzymane rachunki bieżące dla osób mieszkających zagranicą, jak również udzielane osobom tym kredyty w normalnym zakresie. Pewne ułatwienia obejmują terminowe interesy dewizowe.

Dekretem z dnia 28. II. 35 uzależniony został od uzyskania licencji Min. Spraw Ekonomicznych przywóz piasku i żwiru.

Dekretem z dn. 13. III. 35 — przywóz gipsu.

Dekretem z dnia 12. IV. 35 — przywóz rur (poz. 895).

W „Monitorze belgijskim" z dn. 12. IV. 35 ukazał się dekret w sprawie klauzuli złotowej w kontraktach czynszu, hipotek i rent. W zakresie zobowiązań powstałych przed 31 marca 1935 r., opiewających na franki z gwarancją złotową, obowiązywać ma kurs przeliczeniowy według dekretu król. z 25 października 1926 roku, zaś w zakresie zobowiązań opiewających na franki z gwarancją w walutach obcych — kurs według dekretu król. z 1 marca 1935 r.

Zniesiona została opłata za licencje wwozowe na pszenicę.

BELGJA. Rząd belgijski ma zamiar wprowadzić kontyngenty na przywóz szmat.

BRAZYLJA. Rada gospodarcza wydała zarządzenie, zwalniające eksporterów niektórych towarów od obowiązku odprowadzania 35% pochodzących z eksportu po kursie oficjalnym do Banku Brazylijskiego. Dewizy z eksportu rudy manganowej, ołowianej, niklowej, miodu, kakao, ananasów i oleju rycynowego mogą być w ten sposób w całości zbywane na rynku wolnym.

BUŁGARJA. Wwóz kątowników i drutu ocynkowanego dla potrzeb uprawy wina przy każdorazowym wniosku — może być zwolniony od cła.

CHINY. Wprowadzenie w życie nowej taryfy celnej zostało odroczone. Według informacyj prasowych spodziewana jest zmiana stawek na niektóre pozycje.

CZECHOSŁOWACJA. Z dniem 12. IV. 35 została zniesiona opłata manipulacyjna przy wydawaniu pozwoleń przywozu na następujące artykuły:

poz. 145 — piryt
ex poz. 173b — terpentyna i olej terpentynowy,
ex poz. 202 — konopie,
poz. 240 — kokony jedwabne, odpadki jedw. nieprzędzone,
poz. 242 — jedwab w motkach lub nitkowany:
a) surowy.
artykuły podane w Uwadze 1 za poz. t. c. 244.
poz. 244 jedwab sztuczny
ex poz. 428 a) i c) ferrosilicium.

Zezwolono na wwóz w maju 12.000 sztuk świń tłustych i 130 wagonów tłuszczu. Wydawanie pozwoleń na wwóz masła regulowane będzie zapotrzebowaniem. Wwóz jaj — zakazany.

Min. Handlu zezwoliło do końca br. — zastrzegając sobie prawo odwołania — na obrót uszlachetniający polegający na wwozie tkaniny bawełnianej, lnianej, półjedwabnej, krepy jak również bielizny z nadrukowanym deseniem, krojonej częściowo haftowanej lub szytej z wszelkiego rodzaju tkaniny i na wywozie gotowej bielizny.

FRANCJA. Dekretem z dnia 5 kwietnia 1935 r. import do Francji następującyh artykułów możliwy jest tylko po uzyskaniu licencji:

poz. 76 gluten,

poz. ex 620 bis papier lub karton azbestowy lub amiantowy,

poz. 341 bis wyroby z fajansu dla celów sanitarnych,

poz. ex 342 płyty i brukowce ceramiczne,

poz. ex 345 wyroby z fajansu i majoliki, niedekorowane, lub jednokolorowe,

poz. ex 346 wyroby jak w poz. 345 dekorowane, lub lakierowane.

Licencje wydawane są importerom francuskim.

„Journal Ufficiel" z dn. 12. 4. 35 zawiera dekret min. rolnictwa z 10. IV. 35, wprowadzający kontyngenty na przywóz odpadków pochodzących z uboju, świeżych i mrożonych (z poz. 16a) oraz mrożonych, z wyjątkiem wątrób wieprzowych, mózgów, nerek i gruczołów dla celów lekarskich, których przywóz jest wolny.

Kontyngent na towary gliniane będzie przydzielony importerom w roku bież. w wysokości równej kontyngentom zeszłorocznym.

Został skontyngentowany wwóz wapna hydraulicznego w kawałkach lub mielonego bez względu na opakowanie lub sposób przewozu (Nr. tar. ex 181 bis). jak również wolno twardniejącego cementu (Nr. tar. 685). Kontyngent na II kw. 1935 wynosi dla hydraulicznego wapna 23.787 t. dla cementu 25.682 t.

Do ładunków węgla zagranicznego wwożonego koleją dolicza się 1% wagi, o ile wagon nie był poprzednio zważony. Importerzy obowiązani są przy podaniach o pozwolenie wwozu zaznaczyć wyraźnie, że transport odbędzie się koleją oraz wielkość ładunku, która musi być zgodna z danemi listu przewozowego.

Ogłoszono, iż kontyngent wwozowy na szczupaki, karpie, liny, węgorze oraz łososiowate pochodzące z Polski, został wyczerpany aż do dalszych postanowień.

W „Journal Officiel" z 9. IV. 35 ogłoszono rozporządzenie, w myśl którego zezwala się na mieszanie chmielu pochodzenia zagranicznego z francuskim w prywatnych składach.

HOLANDJA. Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące przywóz do Holandji:

1. **Worków jutowych nowych.** Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. X. 36. Okres bazowy 1. IV. 35 — 1. X. 35. Ustawowo przysługuje 70% wagowego importu w okresie bazowym.

2. **Worków jutowych używanych.** Okres skontyngentowania 1. IV. 35 — 1. X. 35. Okres bazowy — 1. IV. 34 r. — 1. X. 34 r. Ustawowo przysługuje 100% wagowego importu w okresie bazowym.

Według oświadczeń Min. Spraw Ekonomicznych kontyngentowanie przywozu bieli cynkowej i litoponu, nie będzie przedłużone po 31 maja rb.

SZWAJCARJA. Od 1. V. 35 r. zostają wprowadzone nowe ograniczenia wwozowe a mianowicie:

Nr. tar.
z 10 — jaja suszone
535 — bielizna jedwabna
z 797 — emaljowane naczynia kuchenne ze star. surowca
z 1046 — nadboran sodowy
1072a — kazeina
1087 — zapałki.

Ograniczenia obejmują pozatem wwóz obrazów (Nr. tar. 328, 329) rzeźb (Nr. tar. 600), malarstwo na szkle (Nr. tar. 701a), przemysł artystyczny z bronzu (Nr. tar. 839b), statuetki (Nr. tar. 1163b) o ile te przed-

mioty przez Min. Spraw Wewnętrznych uznawane będą za małowartościowe.

Następnie został zniesiony dodatek do cła na towary skórzane (Nr. tar. 188) i półfabrykaty ołowiane (Nr. tar. 843a-c) wwożone dotychczas bez specjalnych zezwoleń. Obecnie po zniesieniu tegoż dodatku wymagane jest pozwolenie wwozu.

SYRJA—LIBAN. Według rozporządzenia z dnia 27. IV. 35 zostały wprowadzone następujące zmiany w taryfie celnej.

16	przyrządzone artyk. z wieprzowiny — 100 kg.	2500	1250
19	masło		
	a) świeże lub solone — 100 kg	1500	750
	b) topione — 10 kg.	4000	2000
77	cukier lodowaty — 100 kg.	300	150
82	piwo		
	a) w beczkach — hl.	300	150
	b) w butelkach — 100 kg	300	150
121	skóra (poza bawolą) na podeszwy nieprzykrojona — ad val.	30%	15%
	a) topolowe — metr. kw.	5	2,5
140 bis	drzewo na forniery: b) dębowe i orzechowe — metr. kw.	10	5
	c) nne — ad val.	50%	25%
140 ter	dykta — mtr. kw.	1850	925
263 bis	używana garderoba bez względu na rodzaj tkaniny — 100 kg.	1400	700
333	Rury		
	a) z żelaza lanego — ad val.	25%	11%
	b) z żelaza lub stali proste również szwejsowane,		
	1. o średnicy wewnętrznej 5 cm. lub mniej		
	a) surowe lub smołowane — 100 kg	1154	577
	b) pofarbowane lub galwanizowane	1474	737
	2. inne — 100 kg.	50	25
335	gwoździe żelazne lub stal. 100 kg.	250	125
471	świece		
	a) z wosku — ad val.	50	25
	b) z czystej parafiny — 100 kg.	750	375
	c) inne — 100 kg.	1250	725

UNJA POŁUDN.-AFRYK. Na podstawie szeregu ustaw o premjowaniu towarów wywożonych z Unji zostały wydane w dniu 8 marca rb. zarządzenia ustalające nowe premje (obniżone w stosunku do dotychczasowych) na wiele artykułów, m. in. węgiel, jaja, kukurydzę, wełnę i mohair, owoce świeże, napoje, oraz ustalające daty wprowadzenia w życie premij dla niektórych artykułów, jak np. tytoń, bawełnę i wyroby bawełniane, ser, masło, ązbest i inne.

WĘGRY. Rozporządzenie z dnia 9. IV. 35 wprowadziło przymus przedkładania zezwoleń przy wwozie nasion lucerny (Nr. tar. 69) i koniczyn (Nr. tar. 70); nie dotyczy to przesyłek, które według listów przewozowych były w tym czasie już w drodze do Węgier i do 16. 4. 35 włącznie zostały przedstawione do oclenia.

WIELKA BRYTANJA. W związku z przedłożeniem budżetu została ogłoszona w Finance Act 1935 między innemi następująca zmiana: z ważnością od 16. 4. 1935 za cukier z niższym stopniem polaryzacji pobierane będzie cło wwozowe (i akcyza) w wysokości stosowanej dla cukru o 99 i powyżej stopniach polaryzacji.

Z ważnością od dnia 12. IV. 35 wprowadzone zostało zwolnienie od cła odpadków z miękkiej gumy i używanego obuwia gumowego.

WIELKA BRYTANJA. Z ważnością od dnia 5. IV. 35 podniesione zostało cło wwozowe z 10% na 20% ad valorem na wszelkiego rodzaju artykuły miedziane lub ze stopów, które zawierają powyżej 50% miedzi.

Miedź i stopy zawierające conajmniej 50% miedzi jak blachy, krążki, płyty etc. o grubości powyżej 0,006 c. podlegają cłu 15% ad valorem.

Z ważnością od 30. III. 35 ustalono cło wwozowe na elastyczne przędze, pasy, szlaki etc. niezależnie od szerokości, formy lub długości i zawierające gumę i materjał tekstylny w wysokości 8 d za każdy lb. lub 20% ad val. w zależności, która stawka jest wyższa.

Z ważnością od 6. IV. 35 obowiązuje nowa stawka celna na izolowane klamry żelazne i stalowe 1 sh za każde 1000 szt. lub 20% ad val. w zależności, która stawka jest wyższa.

Board of Trade ogłasza dnia 4. IV. 35. rozporządzenie, według którego z dniem 29. VI. 35 r. wchodzi w życie przymus znakowania pochodzenia następujących towarów:

1 — heblowane i cyklinowane klepki posadzkowe z twardego drzewa,
2 — deseczki parkietowe z drzewa twardego,
3 — bloki posadzkowe z miękkiego drzewa, heblowane i cyklinowane.

WŁOCHY. Gazzetta Ufficiale ogłasza ust. z dn. 17. I. 35 dotyczącą podwyżki kontyngentu rocznego na zwyczajne nieobrobione drzewo, służące do produkcji mechanicznej i chemicznej celulozy. Na podstawie tej ustawy dopuszczono 1,2 mill. metr. drzewa na wwóz do Włoch bez opłaty cła.

Wwóz bydła z Węgier, Jugosławji, Rumunji, Bułgarji i Austrji jest dozwolony w dalszym ciągu na warunkach, które obowiązywały przed 19. II. 35, a to w myśl odnośnych umów z temi krajami, obejmujących ulgi celne w ramach przyznanych kontyngentów. Co się tyczy krajów, z któremi podobnej umowy nie zawierano, pozostaje w mocy przydział 15%.

W Gazzetta Ufficiale z 12 marca br. ukazał się dekret król. z daty 28 lutego br., który stwierdzając „pilną i bezwzględną konieczność rozwoju i ulepszenia krajowej produkcji lnianej" podwyższa roczny bezcłowy kontyngent nasion lnu. przeznaczonych dla zasiewu, z 1000 do 3000 kwintali.

Dekret powyższy wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

UKŁAD HANDLOWY WĘGIERSKO - POLSKI.

W dn. 25 kwietnia 1935 r. został parafowany szereg porozumień gospodarczych Polski z Węgrami, na które składa się „Gentleman Agreement", określające organizację wymiany towarowej, do którego dołączono listy wzajemnych kontyngentów, konwencja turystyczna oraz oświadczenia dodatkowe rządów polskiego i węgierskiego, odnoszące się do stosowania niektórych stawek celnych oraz stosowania przepisów weterynaryjnych i przepisów specjalnych. Układ ma wejść w życie w dn. 1 maja r. b.

UKŁAD HANDLOWY POLSKO - BUŁGARSKI.

Bułgarski Bank Narodowy pismem z dn. 12 marca rb., skierowanem do Izby Handlowej Polsko - Bułgarskiej w Sofji, wyraził zgodę na objęcie W. M. Gdańska umową kompensacyjną zawartą w dniu 10 lipca 1934 r. między nim a Polskiem Towarzystwem Handlu Kompensacyjnego w Warszawie.

WYSTAWY I TARGI

TARGI KATOWICKIE

W okresie od 25 maja do 10 czerwca 1935 r. odbędą się doroczne Targi Katowickie.

Targi te jako odbywające się corocznie w śląskim okręgu przemysłowym, największym rynku zbytu dla towarów zbliżają wytwórcę do konsumenta. Przemysłowcy, wytwórcy i kupcy, biorący udział w Targach, rozszerzyć przez to mają własny rynek zbytu, który należy corocznie powiększać w ich własnym interesie.

Na żądanie zainteresowanych udziela informacyj i wysyła potrzebne formularze Śląskie Towarzystwo Wystaw i Propagandy Gospodarczej Katowice, ulica Stawowa L. 14 telefon numer 300-71 i 318-68 — telegraf „Estewu".

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ROZWÓJ PRACY TOWARZYSTWA DALEKOMORSKICH POŁOWÓW ŚLEDZI.

Obecnie jedynem towarzystwem dla połowu śledzi na Morzu Północnem jest „MEWA" spółka akcyjna o kapitale zakładowym miljona złotych, z czego 51% posiada strona polska a resztę holenderska. Postanowieniem P. Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 marca 1933 roku zezwolono na rozpoczęcie pracy tej firmie, która zarejestrowała się w Sądzie Grodzkim w Gdyni w dniu 22 kwietnia 1933 r. (RHB. 236/2) pod nazwą „Towarzystwo Okrętowe Dalekomorskich Połowów MEWA S. A. z siedzibą w Gdyni. Strona holenderska występuje w Towarzystwie jako niezbędny czynnik fachowy (nie należy zapominać, że Holendrzy byli nauczycielami w rybołówstwie śledziowem: Anglików, Francuzów, Niemców i t. d.), dając początkową organizację, instruktorów niezbędnych, rybaków. A strona polska dąży systematycznie i planowo do spolszczenia przedsiębiorstwa tak, aby już w jak najbliższym czasie można było samodzielnie prowadzić przedsiębiorstwo. I tak na 15 statkach motorowych towarzystwa (tonaż około 1.700 ton rej. br.) na ogólną ilość 225 ludzi załogi, w roku pierwszym 1933/34 było 14% polskich rybaków, w roku drugim 1934/35 ilość ta wzrasta do 28%, w trzecim zaś roku 1935/36 dojdzie do 33% załogi. Równocześnie zaś kładzie się nacisk na szkolenie specjalistów, których obecnie dwudziestu zajmie stanowiska motorzystów na lugrach śledziowych. Równocześnie czyni się starania, celem wykonywania związanych z połowami czynności w kraju, a nie w Holandji. I tak, jeżeli w pierwszym roku baza operacyjna opierała się całkowicie na porcie Scheweningen w Holandji, (zaopatrywanie statków, przepakowanie beczek morskich do krajowych, naprawa sieci i t. d.) to już w następnym roku trzecia część połowów nadeszła do Gdyni, celem zasolenia i przepakowania do beczek handlowych. — W porcie rybackim w Gdyni wybudowano na 1.700 m. kwadr. nowoczesny magazyn wraz z biurami. Sprowadzono z Holandji instruktorów do solenia, pakowania śledzi i produkcji beczek. Uruchomiono własną wytwórnię beczek, która dostarczyła 13.000 sztuk handlowych beczek wykonanych z materjałów krajowych i pracownikiem krajowym. Soli krajowej zużyto 55.000 kg i zamówiono na obecnie rozpoczynający się trzeci rok pracy 300.000 kg soli. Pierwszy rok pracy na Morzu Północnem dał 37.790 beczek morskich, osiągając w drugim sezonie 1934/35 już 49.222 beczek morskich ze śledziami. Po ukończeniu drugiego sezonu sprowadzono wszystkie statki śledziowe na leże zimowe w Gdyni, celem umożliwienia zaopatrywania statków w Gdyni, przy wyruszaniu na nowe połowy w roku bieżącym. Prócz tego projektuje się założenie w Holandji składów tranzytowych dla zaopatrywania statków produktami krajowemi (węgiel, ropa, żywność itd.).

Reasumując dotychczasową działalność Towarzystwa, należy stwierdzić całkowite wykonanie wszystkich zaleceń czynników miarodajnych, w wielu kierunkach nawet ponad oznaczony plan.

Bilans Towarzystwa ogłoszony za pierwszy rok pracy w Monitorze Polskim (Nr. 12 z dnia 15. I. 1935 r. wykazał 88 tysięcy zł zysku. Za jedną akcję tysiączłotową płacono 30 zł. dywidendy. Stopniowy rozwój Towarzytswa, mimo całego szeregu trudności, które musi się pokonać, świadczy dowodnie o żywotności nietylko tej placówki, ale i samej idei konieczności rozbudowy polskiego rybołówstwa śledziowego.

Najdotkliwsze straty dla towarzystwa, których niepodobna było przewidzieć, wywołała trzykrotna w ciągu trzech lat ostatnich zniżka cła na śledzie (z 28 zł. na 24 zł., potem na 16 zł i ostatnio na 12 zł od beczki). Jeśli kapitał holenderski udziałujący świadczeniami ma jeszcze rację utrzymywania się w tego rodzaju przedsiębiorstwie, to kapitał krajowy, stojąc wobec stale zmniejszającej się ochrony i poparcia własnego rybołówstwa śledziowego w postaci obniżającej się marży pomiędzy śledziem obcym, oclonym, a własnym, nieoclonym z natury rzeczy wstrzymywać się musi od współpracy w tej dziedzinie.

SPIS OSÓB Z ANGLJI, KTÓRE MAJĄ PRAWO WYSTAWIANIA ŚWIADECTW POCHODZENIA, NA ŚLEDZIE IMPORTOWANE DO POLSKI.

Nowe przepisy celne przewidują konieczność posiadania świadectw pochodzenia na śledzie importowane. Podajemy ostatni spis osób, które mogą w Anglji wystawiać takie świadectwa (miejscowości podane dużą literą):

LONDON: H. S. Moss Blundell C. B. E., T. E. Pryce — Tannatt, J. Thomson, W. F. Bruce, D. S. O. M. C.,

NORTH SHIELDS: T. S. Leach, M. C

HULL: L. T. Comdr. A. L. Woods,

SCARBOROUGH: L. T. J. P. A. Richardson D.S.O.

GRIMSBY: W. J. Gadd, Comdr. R. E. C. Dunbar R. N. (Redt),

LOWESTOFT: G. T. Atkinson, J. Le G. Lacy M. C.

POOLE: Major E. H. Jarvis D. S. O.

RAMASGATE: Lieut. Comdr. C. D. Duncan-Best R. N. (Retd).

PLYMOUTH: R. A. Todd.. G. F. Pyne.

SWANSEA: Lt. L. H. Milne.

MIFORD HAVEN: Lt. Comdr. R. H. C. F. Frampton R. N. (Retd).

CONWAY: Comdr. C. E. Aglionby. D. S. O. R. N.

FLEETWOOD: Comdr. E. C. Collard (Retd). H. Paynter.

BERWICK-ON-TWEED: George Downie.

LEITH: James Wood, Edwin D. Pirie.

ANSTRUTHER: John Lawson.

MONTROSE: James W. Dawidson.

ABERDEN: J. Mair, Geo Mc Gee, Andrew Buchan. J. M. Steyen.

PETERHEAD: Robt Spink, John G. Jamiesen.

FRASERBURGH: Robt H. Johnston, G. D. Mitchell.

MACDUFF: John Glen.

BUCKIE: D. Gruden, T. Sutter.

LOSSIEMOUTH: James Sim.

HELMSDALE: Andrew May.

WICK: James Young.

STRONSAY: John Buchan.

LERWICK: Andw. Anderson, D. Swanney.

STORNOWAY: Wm. S. Mowat, Chas Sim.

ULLAPPOL: Alex Miller.

KYLE: A. M. Fiddler.

OBAN: A. M. Mc Kenzie.

CAMPBELTOWN: John J. Riach.

TARBERT: Geo. S. Jenkins.

GLASGOW: Alexr. Stephen.

AYR: Wm. Duthie.

ARDGLASS, COUNTY DOWN, NOTHERN IRELAND: George Steven.

Dla poszczególnych miejscowości przydzielono specjalnych urzędników dla wystawiania świadectw pochodzenia. **(Ważne dla importerów i ekspedytorów).**

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano 13-go maja następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

1. Polskie połowy „Mewy" S. A. w Gdyni: Small matties wyczerpane, matties I trade 65, takież ordinary — wyczerpane. Matfulls I trade 65, takież ordinary — wyczerpane. Spents 50, tornbellies 40, small matties szkockie 60.

2. Importowane angielskie: small matties 68, takież ordinary 64, matties I trade 70, takież ordinary 66, trójka Bloomfieldsa matties i small matties 74, matfulls I trade wyczerpane, takież ordinary 70, spents 54, tornbellies wyczerpane, small matties szkockie 77, matties Stornoway zimowe 54, spents Stornoway zimowe 50.

3. Śledzie „Polonja" z morskiego solenia: small matties i matfulls „Polonia" 58, small matties belgijskie „Polonia" 48.

4. Importowane holenderskie: small matties ordinary 62, matties ordinary 62, matfulls ordinary 62. spents (ylen) 50.

5. Śledzie norweskie: moskaliki 75, moskaliki z roku 1933 — 55, Sloe 4/500 sztukowe i 5/600 sztukowe 55, Vaar 4/500 sztukowe i 6/700 sztukowe mleczaki 54, takież niemleczaki 52, Sloe-matjes 50.

6. Śledzie islandzkie importowane: islandzkie oryginalne matjasy (wagonowo) 70, takież, w stanie „słodkim" 50.

Sytuacja na rynku śledziowym. Obroty słabe. — Najlepiej przystosowane do obecnej słabej nabywczej siły rynku i tendencji do zastąpienia lepszych gatunków ich namiastką są różne gatunki śledzi norweskich.

Śledzie holenderskie nie idą na skutek zamieszania jakie wprowadzili na rynku eksporterzy holenderscy rozsyłając oferty nawet do najmniejszych odbiorców. Wytworzona rozpiętość cen odstrasza odbiorców od tych śledzi, tembardziej, że tendencja cały czas jest zniżkowa. Tendencja zniżkowa ogólna również zniweczyła system kontraktów, których hurtownicy wzbraniają się dotrzymywać, ze szkodą importerów, a z innej strony odbiorcy również dążą do zakupywania jaknajmniejszych partyj, gdyż przy każdej większej tranzakcji ponoszą straty wskutek systematycznej, choć powolnej zniżki cen.

— **NIEMIECKA FABRYKA CHEMICZNA POSZUKUJE ŁUSEK Z RYB.** Rybołówstwo morskie wiąże ze sobą szereg przemysłów pomocniczych. Jednym z nich nieznanym u nas to przeróbka łusek z ryb. — Niemiecka fabryka chemiczna („Dr Vogt & Co" Köln — Moltkestrasse 27 — Niemcy) zwróciła się z zapytaniem do firm polskich w sprawie nabycia łusek. Podajemy w oryginale wyciąg z listu „... ob Sie in der Lage sind, uns die Fischschuppen zu beliefern, die zur Herstellung von Fischsilber (Perlenessenz) benötigt werden, also Schuppen von Uklei, von Weissfischen und Heringen..."

Zainteresowane polskie firmy proszone są o złożenie oferty.

SPRAWOZDANIE

z rynku frachtowego za miesiąc kwiecień oraz początek maja 1935 r. tow. Polska Agencja Morska Sp. z o. o.

Na tutejszym rynku frachtowym dało się odczuć w miesiącu kwietniu pewne ożywienie, które ustało, jak co rok, w okresie świątecznym. Ilość zafrachtowanych ładunków była jednakże ciągle jeszcze niedostateczną, aby dać zatrudnienie całemu wolnemu tonażowi. W związku z tem stawki frachtowe pozostały na dotychczasowym poziomie.

Anglja:

Do Anglji ładowano cały szereg statków trampowych skandynawskich oraz niemieckich głównie z przeznaczeniem do Londynu, Hull oraz Tyne. Stawki frachtowe wykazały dopiero w początku maja tendencję nieco zwyżkową wskutek dewaluacji guldena gdańskiego i niemożności wskutek tego pokrywania różnic frachtowych z zysku na sztauerce.

Należy wymienić zafrachtowanie norweskiego statku 600-tonowego dla mieszanego ładunku drewna oraz drobnicy z Gdańska do Kingslynn, oraz niemieckiego statku 800-tonowego pod pełen ładunek jęczmienia luzem z Gdańska do Plymouth po sh 7/9 za t., przyczem koszta wyładunku obciążały odbiorców.

Pozatem można wymienić następujące kontrakty wykonane z Gdyni. Duński statek 1000 std. ładował do Londynu S. C. D. w końcu kwietnia mieszany ładunek drewna, składający się w 10% z drewna twardego oraz resztę D. B. B. Stawka frachtowa wynosiła nieco ponad sh 23/- za std. D. B. B. na warunkach Baltwood net. W początku maja zafrachtowano holenderski statek o ładowności ca. 1000 std. dla ładunku D. B. B. z przeznaczeniem do Londynu po sh 23/— za std. na warunkach Baltwood net. Niemiecki statek 600 std. ładował z Gdyni oraz Gdańska do Hull V. ca. 450 ton mąki pastewnej oraz D. B. B. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu na rachunek polskich frachtujących dwóch ładunków pszenicy, po ca. 800 ton każdy, ze Szczecina do zachodnich wybrzeży Anglji po stawkach sh 10/— wzgl. 11/— za t.

Belgja:

Sezon eksportu zboża należy uważać za zakończony. W połowie kwietnia załadowano większe partje zboża z przeznaczeniem do portów belgijskich i m. i. około 2000 ton żyta luzem po prawie 3-miesięcznej przerwie w eksporcie żyta do Belgji. Stawki frachtowe pozostały na poziomie z poprzedniego miesiąca. Podaż drewna twardego była w kwietniu nieco większa, jednakże już w początku maja zmniejszyła się, co niewątpliwie stoi w związku z trudnościami stworzonemi dla dostawców partyj sprzedanych na warunkach fob wskutek dewaluacji guldena gdańskiego.

W połowie kwietnia wyekspedjowano duński statek 700-tonowy z ładunkiem drewna twardego, zaś w początku maja 2 małe statki niemieckie z podobnym ładunkiem.

Francja:

Obroty z Francją przez Gdynię/Gdańsk były tak jak dotychczas stosunkowo nieznaczne.

Niemcy:

Tak jak w poprzednim miesiącu wyekspedjowano z Gdyni/Gdańska w kwietniu oraz z początkiem maja znaczne ilości żyta do Hamburga, Emden oraz na Wezerę. Transporty te w myśl kontraktów sprzedaży były przewiezione częściowo statkami polskiemi, po większej części jednak statkami niemieckiemi.

Danja:

W okresie sprawozdawczym wyekspedjowano większą ilość ładunków żyta, jęczmienia oraz makuchów z Gdańska do portów duńskich małemi statkami motorowo-żaglowemi, oraz pewną ilość polskiego żyta wysłano również ze Szczecina do Danji. Do jednego dobrego portu duńskiego położonego nie bardziej na północ od Aarhus płacono Rmk. 4,—, ze Szczecina zaś Rmk. 3,25 za t.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU,

masła i jaj za czas od 1. — 13. V. 1935 r. według danych Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu.

Masło: Sytuacja w okresie sprawozdawczym nie uległa na rynku krajowym znaczniejszym zmianom w stosunku do okresu poświątecznego. Mimo sezonowo niezbyt dużych dostaw podaż przekracza znacznie popyt, skutkiem czego hurtownicy w dalszym ciągu dysponują z dnia na dzień, ograniczając zamówienia z naszego terenu do najlepszych gatunków. Bowiem towar średniego i gorszego gatunku z innych ośrodków produkcji ofiarowany jest natarczywie do wszystkich centr konsumcyjnych, konkurując z powodzeniem z naszym towarem równego gatunku. Ceny utrzymały się na poziomie zł 2,20 — 2,30, w wyjątkowych wypadkach około zł 2,35 za kg I gatunku w hurcie. II i III gatunki notowano odpowiednio taniej.

Skutkiem takiego położenia na rynku krajowym otrzymały mleczarnie położone na naszym terenie wskazówki przystosowania produkcji masła do wymagań eksportowych, aby w ten sposób odciążyć rynek krajowy i uniknąć w miarę możności dalszej zniżki cen. Wymagane jest masło solone. — Pierwszy transport wysłano w dniu 9. bm. do Londynu, który

według ostatnich wiadomości notuje obecnie przy spokojnej tendencji: masło polskie 67-69 sh, syberyjskie 68-70 sh, łotewskie 71 sh, australijskie 75-76 sh, nowozelandzkie 70-78 sh per cwt landed London. Kopenhaga notowała w dn. 4. bm. koron 146 (minus 6,— koron), w dniu 9. bm. koron 140 (minus 6,— koron) za 100 kg. Notowania odnoszące się do masła polskiego zapewniają eksporterom osiągnięcie mniejwięcej ceny uzyskiwanej obecnie na rynku krajowym.

Jajka: Dostawy sezonowo wzrastają. Ceny utrzymują się na naszym terenie mniejwięcej na poprzednim poziomie zł 65,— do 70,— za skrzynię 24-kopową. Sytuacja spokojna przy tendencji zniżkowej.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Capella	21. 5.	24. 5.	28. 5.	31. 5.
Śląsk	28. 5.	1. 6.	5. 6.	8. 6.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborg — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Imatra — z Gdyni 24. 5.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 20. 5. s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Do Rygi (Riga)

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Hector	20. 5.	22. 5.
Sirius	27. 5.	29. 5.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 5. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 5.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 25. 5.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Ginetto — z Gdyni 20. 5.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 20. 5.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 21. 5.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 5.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 15. 5. s/s Iwan — z Gdyni 29. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Albert	21. 5.	25. 5.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 18. 5. — z Gdańska 21. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 18. 5. s/s Akershus — z Gdyni 31. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 27. 5. s/s Ursa — z Gdyni 10. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Puck — z Gdyni 21. 5. — z Gdańska 25. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —
Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 28. 5.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Niobe	20. 5.	22. 5.
Phaedra	23. 5.	25. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich
Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Butt	27. 5.	29. 5.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Hel	21. 5.	25. 5.	30. 5.
Cieszyn	28. 5.	31. 5.	5. 6.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Bussard — z Gdyni 27. 5. — z Gdańska 29. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiberius — z Gdyni 20. 5.

s/s Merope — z Gdyni 27. 5

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A. (Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka (Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 28. 5. — z Gdyni 30. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A (Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

s/s Lublin — z Gdańska 28. 5. — z Gdyni 30. 5.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brynhild — z Gdyni 16. 5.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Haarlem — z Gdyni 18. 5.

s/s Majorca — z Gdyni 25. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 20. 5.

s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 14. 5.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tanger — z Gdyni 25. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nautic — z Gdyni 22. 5.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Trapani — z Gdyni 29. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 12. 6.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Pinetto — z Gdyni 28. 5.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 25. 5. m/s Forsvik — z Gdyni 29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Cliffwood — z Gdyni 18. 5. s/s Argosy — z Gdyni 30. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 5. 6.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s San Francisco — z Gdyni 26. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Equator — z Gdyni 20. 5.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Philoctetes — z Gdyni 25. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tiradentes — z Gdyni 18. 6.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin.“ oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

18 maja:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku dla wyładowania, Am. Scantic Line.

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.

s/s GINETTO lin. z portów italskich dla wyładowania i ładowania. Rummel & Burton.

s/s TÄRNAN dodatk. lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. PAM, Żegluga Polska.

s/s CHORZÓW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

m/s TIRADENTES lin. po ładunek do Indyj Wschodnich, Bergenske.

s/s HEROS po węgiel, PAM.

19 maja:

s/s SEINE lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.

20 maja:

s/s CAPELLA lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s LECH lin. (lub 22-go via Gdańsk) z Londynu z pasażerami i drobnicą, Polbrit.

s/s LWÓW lin. (lub 22 go via Gdańsk) z Hull z pasażerami i drobnicą, Polbrit.

s/s NIOBE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s HECTOR lin. z Bremy dla wyładowania i ładowania, Wolff.

s/s PHILOCTETES lin. po ładunek na Daleki Wschód, PAM.

s/s EQUATOR lin. po ładunek do Buenos Aires, Bergenske.

s/s TIBERIUS lin. z Amsterdamu dla wyładowania i ładowania, Reinhold.

s/s EGON lin. z zachodniej Szwecji dla wyład. i ład. Behnke & Sieg.

s/s JAEDEREN lin. z zach. Norwegji tylko wyładowuje, Bergenske.

s/s KJELL po węgiel. Reinhold.

ż/m CONCORDIA ze złomem i po cukier. Rummel & Burton.

ż/m YNGVE po makuchy, Rummel & Burton.

21 maja:

s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania. Żegluga Polska.

s/s HEL lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s HUNDVAAG dodatkowy lin. z Rotterdamu z bananami i drob., również ładuje, PAM, Żegl. Polska.

s/s ALBERT lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Prowe.

s/s MARIEHOLM lin. wschodnio-szwedzka dla wyład. i ładowania do Kalmaru, Stockholmu i Kłajpedy. Bergenske.

22 maja:

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s WARSZAWA lin. z Le Havre po emigrantów i drobnicę, Polbrit.

s/s NAUTIC lin. z portów Sycylji i Hiszpanji dla wyładowania, PAM.

s/s SOPHIE po węgiel. PAM.

23 maja:

m/s HAMMAREN lin. z południowej i zachodniej Afryki dla wyładowania. Bergenske.

s/s PHAEDRA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.

s/s STUREBORG po węgiel, PAM.

24 maja:

m/s RAGNHILDSHOLM lin. z portów Gulfu dla wyładowania, Bergenske.

s/s SCANMAIL lin. z N. Yorku dla wyładowania, American Scantic Line.

s/s IMATRA lin. z Wiborga po ładunek do Kotki i Wiborga, Lenczat.

s/s MAJORCA lin. po ładunek do Leith i Grangemouth, Reinhold.

s/s KRUSAU po węgiel, PAM.

25 maja:

s/s TANGER lin. portugalsko-marokkańska dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrkopping dla wyładowania i ład., Żegluga Polska.

s/s MARIEHOLM lin. po ładunek do Kłajpedy, Kalmaru i Stockholmu, Bergenske.

s/s OLGA lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.

26 maja:

s/s MASILIA lin. z portów zachodnich Śródziemnego Morza, Bergenske.

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyładowania i ład., Prowe.

s/s SÄRIMNER po węgiel. Lenczat.

27 maja:

s/s CIESZYN lin. z Helsinek i Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

s/s BALTONIA lin. (lub 29-go via Gdańsk) z Londynu z pasaż. i drobnicą, P. Z. K. B.

s/s LUBLIN lin. (lub 29-go via Gdańsk) z Hull, z pasaż. i drobnicą, Polbrit.

s/s AURA lin. z Buenos Aires, Santos, Rio dla wyładowania, Bergenske.

s/s MEROPE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s JAEDEREN lin. po ładunek do wschodniej Norwegji, Bergenske.

s/s SIRIUS lin. z Bremy dla wyład. i ładowania. Wolff.

s/s LYGIA po węgiel, Rummel & Burton.

28 maja:

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.

m/s HEMLAND po ładunek do portów Lewantu, Pol.-Lewant.

s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Lenczat.

m/s VALPARAISO lin. z Buenos Aires, Santos, Rio dla wyładowania, PAM.

s/s NORDERNEY lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania. Prowe.

s/s STEN STURE ze złomem, Rummel & Burton.